



KEMENTERIAN PERHUBUNGAN
REPUBLIK INDONESIA



LMCK

LAPORAN MONITORING
CAPAIAN KINERJA | 2024

TRIWULAN II



KEMENTERIAN PERHUBUNGAN RI
DIREKTORAT JENDERAL PERHUBUNGAN DARAT



KATA PENGANTAR

KATA PENGANTAR

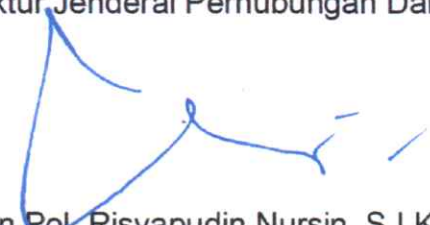
Direktorat Jenderal Perhubungan Darat mengemban amanah menjadi organisasi pemerintah yang profesional, yang dapat memfasilitasi dan mendukung mobilitas masyarakat, melalui suatu layanan transportasi darat. Sebagai institusi publik, Direktorat Jenderal Perhubungan Darat bertanggung jawab melaksanakan tugas dan fungsi secara akuntabel. Laporan Kinerja Direktorat Jenderal Perhubungan Darat merupakan perwujudan akuntabilitas dan transparansi kinerja Direktorat Jenderal Perhubungan Darat yang didalamnya menguraikan rencana kinerja yang telah ditetapkan, pencapaian atas rencana kinerja tersebut dan realisasi anggaran.

Penyusunan Laporan Monitoring Capaian Kinerja (LMCK) Direktorat Jenderal Perhubungan Darat mengacu pada Peraturan Pemerintah Nomor 8 Tahun 2006 tentang Pelaporan Keuangan dan Kinerja Instansi Pemerintah, Peraturan Presiden Republik Indonesia Nomor 29 Tahun 2014 tentang Sistem Akuntabilitas Kinerja Instansi Pemerintah, dan dijabarkan lebih lanjut dalam Peraturan Menteri Pendayagunaan Aparatur Negara Nomor 53 Tahun 2014 tentang Petunjuk Teknis Perjanjian Kinerja, Pelaporan Kinerja dan Tata Reviu atas Laporan Kinerja Instansi Pemerintah dan Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 85 Tahun 2020 tentang Penyelenggaraan Sistem Akuntabilitas Kinerja Instansi Pemerintah. Adapun isi dari laporan ini mencakup Rencana Strategis Direktorat Jenderal Perhubungan Darat Tahun 2020-2024, Perjanjian Kinerja Tahun 2024 dan Pengukuran Kinerja Triwulan II Tahun 2024 serta tingkat efisiensi dan efektivitas penggunaan anggaran terhadap pencapaian kinerja Tahun 2024.

Kami berharap Laporan Monitoring Capaian Kinerja ini dapat memberikan penjelasan pertanggungjawaban terhadap berbagai pelaksanaan kegiatan serta dapat memberikan manfaat secara optimal dalam penyelenggaraan pemerintahan pada tahun-tahun mendatang.

Jakarta, 22 Juli 2024

Direktur Jenderal Perhubungan Darat



Irjen Pol. Risyapudin Nursin, S.I.K.

NRP. 66110433



RINGKASAN EKSEKUTIF

Ringkasan Eksekutif

Presiden RI Joko Widodo dan Wakil Presiden RI Ma'aruf Amin melanjutkan kepemimpinannya melalui Kabinet Indonesia Maju periode Tahun 2020 - 2024 mengusung Visi “Terwujudnya Indonesia maju yang berdaulat, mandiri dan berkepribadian berlandaskan gotong royong”. Visi tersebut diterjemahkan lebih lanjut ke dalam 7 (tujuh) Agenda Pembangunan yang tertuang dalam RPJMN periode 2020 – 2024. Pencapaian visi Kabinet Kerja tersebut dapat terwujud apabila segenap jajaran pemerintahan menjalankan tugas dan fungsinya secara tepat dan optimal, yang direfleksikan dari pencapaian kinerja dalam mendukung agenda prioritas nasional.

Dalam mendukung visi Presiden RI, Kementerian Perhubungan mengemban tugas strategis sesuai amanat Peraturan Presiden Nomor 7 Tahun 2015 tentang Organisasi Kementerian Negara yaitu Kementerian Perhubungan sebagai unsur pelaksana pemerintah dalam menyelenggarakan tugas pemerintahan di bidang perhubungan. Dalam menjalankan tugas di bidang perhubungan, Kementerian Perhubungan secara umum melaksanakan agenda pembangunan nasional Prioritas Nasional 5 (PN-5), yaitu Memperkuat Infrastruktur untuk Mendukung Pengembangan Ekonomi dan Pelayanan Dasar. Sesuai dengan tugas dan fungsinya, Kementerian Perhubungan melaksanakan dukungan terhadap PP 1 – Infrastruktur Pelayanan Dasar, PP 2 – Infrastruktur Ekonomi, dan PP 3 - Infrastruktur Perkotaan, melalui pelaksanaan Kegiatan Prioritas (KP) sebagai berikut:

1. KP – Keselamatan dan Keamanan Transportasi (PP 1);
2. KP – Konektivitas Kereta Api (PP 2);
3. KP – Konektivitas Laut (PP 2);
4. KP – Konektivitas Udara (PP 2);
5. KP – Konektivitas Darat dan Antarmoda (PP 2);
6. KP – Transportasi Perkotaan (PP 3).

Dalam Rencana Strategis (Renstra) Direktorat Jenderal Perhubungan Darat Tahun 2020 – 2024, Direktorat Jenderal Perhubungan Darat telah menetapkan Visi yang merupakan pengejawantahan dari visi Kementerian Perhubungan 2020 – 2024 dalam rangka mendukung terwujudnya visi Presiden Republik Indonesia 2020 – 2024, yaitu: Perhubungan Darat yang andal, berdaya saing, dan memberikan nilai tambah dalam

pelayanan kepada Presiden dan Wakil Presiden untuk mewujudkan Visi dan Misi Presiden dan Wakil Presiden: “Indonesia Maju yang Berdaulat, Mandiri, dan berkepribadian berlandaskan Gotong-Royong”. Renstra memuat 5 (lima) tujuan Pembangunan sub sektor Perhubungan Darat, yakni:

1. Meningkatnya konektivitas transportasi darat dengan satuan rasio;
2. Meningkatnya kinerja pelayanan transportasi darat dengan satuan indeks;
3. Meningkatnya keselamatan transportasi darat dengan satuan kendaraan per 10.000 keberangkatan;
4. Meningkatnya Kualitas Tata Kelola Kebijakan, Regulasi, dan Hukum;
5. Meningkatnya Kualitas Tata Kelola Pemerintahan yang Baik.

Dari tujuan di atas, dapat dijabarkan secara konkret ke dalam Sasaran Program. Setiap sasaran tersebut disertai dengan ukuran sebagai alat untuk mengetahui pencapaian sasaran dimaksud. Pada tahun 2023, ditetapkan 5 (lima) Sasaran Program (SP) dan 9 (sembilan) Indikator Kinerja Program (IKP), beserta targetnya. Berdasarkan hasil pengukuran Indikator Kinerja Program (IKP) dan evaluasi kinerja **Periode Triwulan II Tahun 2024**, secara keseluruhan kinerja Direktorat Jenderal Perhubungan Darat sudah baik. Dari 5 (lima) Sasaran Program (SP), Direktorat Jenderal Perhubungan Darat Tahun 2023, terdapat 3 (tiga) Sasaran Program yang lebih besar atau sama dengan 100% ($SP \geq 100\%$) dan 2 (dua) Sasaran Program kurang dari 100% ($0\% \leq IKP < 100\%$).

Dari 9 (sembilan) Indikator Kinerja Program (IKP) Direktorat Jenderal Perhubungan Darat Tahun 2023 **Periode Triwulan II Tahun 2024**, terdapat 6 (enam) Indikator Kinerja Program yang lebih besar atau sama dengan 100% ($IKP \geq 100\%$) dan 3 (tiga) Indikator Kinerja Program kurang dari 100% ($0\% \leq IKP < 100\%$). Adapun rincian capaian untuk setiap IKP pada Triwulan II Tahun 2024 adalah sebagai berikut:

A. Indikator Kinerja Program lebih besar atau sama dengan 100% ($IKP \geq 100\%$):

1. IKP 01 (SP 01) Rasio Konektivitas Transportasi Darat terealisasi sebesar 0,957 atau mencapai 101,16% target 0,946;
2. IKP 05 (SP 01) Rasio Konektivitas Transportasi Perkotaan terealisasi sebesar 0,636 atau mencapai 100% dari target 0,636;
3. IKP 06 (SP 02) *On Time Performance* (OTP) Transportasi SDP terealisasi sebesar 83,535 atau mencapai 100,03% dari target 83,513;

4. IKP 07 (SP 02) *On Time Performance* (OTP) Transportasi Perkotaan terealisasi sebesar 48,411 atau mencapai 143,84% dari target 33,655;
5. IKP 02 (SP 03) Rasio Kejadian Kecelakaan Transportasi Penyeberangan per 10.000 Pelayaran terealisasi sebesar 0,000 atau mencapai 200,00% dari target 0,033;
6. IKP 01 (SP 04) Rasio jumlah Peraturan Menteri Perhubungan yang Mendapat *Class Action* oleh Masyarakat Dibandingkan dengan Peraturan Menteri Perhubungan yang Dikeluarkan/Ditetapkan terealisasi sebesar 0,000 atau mencapai 200,00% dari target 0,000;

B. Indikator Kinerja Program Kurang dari 100% ($0\% \leq \text{IKP} < 100\%$):

1. IKP 01 (SP 02) Indeks Kepuasan Masyarakat Terhadap Pelayanan Transportasi Darat terealisasi sebesar 93,940 atau mencapai 99,88% dari target 94,057;
2. IKP 01 (SP 03) Rasio Kejadian Kecelakaan Transportasi Jalan per 10.000 Keberangkatan terealisasi sebesar 0,015 atau mencapai 12,50% dari target 0,008;
3. IKP 01 (SP 05) Indeks RB Kementerian Perhubungan terealisasi sebesar 77,450 atau mencapai 96,21% dari target 80,500.

DAFTAR ISI

Contents

KATA PENGANTAR	ii
RINGKASAN EKSEKUTIF	iv
DAFTAR ISI	viii
DAFTAR TABEL	xi
DAFTAR GAMBAR	xv
DAFTAR LAMPIRAN.....	xvii
BAB I PENDAHULUAN	1
I.1. Latar Belakang.....	2
I.2. Tugas Pokok dan Fungsi	2
I.2.1. Bagan Struktur Organisasi.....	3
I.3. Sumber Daya Manusia	16
I.4. Potensi, Isu Strategis dan Permasalahan	17
I.4.1. Kewenangan.....	17
I.4.2. Sumber Daya Manusia	18
I.4.3. Anggaran	18
I.4.4. Isu Strategis.....	18
I.4.5. Ruang Lingkup.....	19
I.5. Sistematika Pelaporan	19
I.6. Uraian Singkat Perencanaan Strategis	26

I.6.1.	Uraian Rencana Kinerja Tahunan Tahun 2024.....	27
I.7.	Uraian Perjanjian Kinerja Tahun 2024	28
I.7.1.	Uraian Revisi I Perjanjian Kinerja Tahun 2024	29
BAB II AKUNTABILITAS KINERJA		31
II.1.	Tahapan Pengukuran Kinerja	32
II.2.	Pengukuran Capaian Kinerja	32
II.2.1.	Sasaran Program 01 Meningkatnya Konektivitas Transportasi Nasional ..	36
II.2.2.	Sasaran Program 02 Meningkatnya Kinerja Pelayanan Perhubungan	83
II.2.3.	Sasaran Program 03 Meningkatnya Keselamatan Transportasi.....	108
II.2.4.	Sasaran Program 04 Meningkatnya Kualitas Tata Kelola Kebijakan, Regulasi, dan Hukum.....	127
II.2.5.	Sasaran Program 05 Meningkatnya Kualitas Tata Kelola Pemerintahan yang Baik	135
II.3.	Realisasi Anggaran.....	150
II.3.1.	Alokasi Anggaran Tahun 2024.....	150
II.3.2.	Realisasi Anggaran Tahun 2024.....	155
II.3.3.	Analisis Atas Efisiensi Penggunaan Sumber Daya	158
II.3.4.	Hambatan dan Kendala	159
BAB III PENUTUP		160
III. 1.	Penutup	161
III.1.1.	Ringkasan Capaian	161
III.1.2.	Hasil Evaluasi, Rekomendasi dan Unit Kerja Penanggung Jawab.....	163

LAMPIRAN.....	181
---------------	-----

DAFTAR TABEL

Tabel I 1 Jumlah Aparatur Sipil Negara (ASN)	16
Tabel I 2 Sasaran dan Indikator Kinerja Program Direktorat Jenderal Perhubungan Darat Tahun 2020 - 2024 sesuai Rencana Strategis Direktorat Jenderal Perhubungan Darat Tahun 2020 – 2024	26
Tabel I 3 Rencana Kinerja Tahunan 2024	27
Tabel I 4 Perjanjian Kinerja Tahun 2024	28
Tabel I 5 Revisi I Perjanjian Kinerja Tahun 2024	30
Tabel II 1 Pengukuran Kinerja Direktorat Jenderal Perhubungan Darat Triwulan II Tahun 2024	35
Tabel II 2 Sasaran Program 01 Meningkatnya Konektivitas Transportasi Nasional.....	36
Tabel II 3 Capaian Rasio Konektivitas Transportasi Darat Triwulan II Tahun 2024	37
Tabel II 4 Jumlah Kawasan Prioritas Nasional.....	37
Tabel II 5 Lintasan Trayek ALBN	42
Tabel II 6 Trayek yang melayani 2 (dua) kawasan	43
Tabel II 7 Rincian Trayek Angkutan Antarmoda KSPN 2024.....	44
Tabel II 8 Rincian Operator Angkutan Antarmoda KSPN 2024.....	44
Tabel II 9 Rincian Anggaran Angkutan Antarmoda KSPN 2024	45
Tabel II 10 Realisasi Anggaran.....	63
Tabel II 11 Capaian Rasio Konektivitas Transportasi Perkotaan Triwulan II Tahun 2024	69
Tabel II 12 Angkutan Umum Massal Perkotaan Skema Buy The Service	72

Tabel II 13 Lokasi Pengembangan Angkutan Umum Massal Perkotaan Skema Buy The Service Tahun 2024	76
Tabel II 14 Sasaran Program 02 Meningkatnya Kinerja Pelayanan Perhubungan	83
Tabel II 15 Capaian Indeks Kepuasan Masyarakat Terhadap Pelayanan Transportasi Darat Triwulan II Tahun 2024.....	84
Tabel II 16 Nilai Resepsi, Nilai Interval Konversi, Mutu Pelayanan, dan Kinerja Unit Pelayanan	86
Tabel II 17 Satuan Pelayanan pada BPTD yang melayani 7 lintas.....	96
Tabel II 18 Pencapaian On Time Performance (OTP) Transportasi SDP Triwulan II Tahun 2024 (dalam persentase OTP terhadap jumlah keberangkatan)	98
Tabel II 19 Realisasi OTP dibawah rata-rata	99
Tabel II 20 Capaian On Time Performance (OTP) Transportasi Perkotaan Triwulan II Tahun 2024	102
Tabel II 21 Pencapaian On Time Performance (OTP) Transportasi Perkotaan Triwulan II Tahun 2024	105
Tabel II 22 Layanan BTS Perkotaan dengan realisasi On Time Performance (OTP) Triwulan II Tahun 2024.....	106
Tabel II 23 Sasaran Program 03 Meningkatnya Keselamatan Transportasi	109
Tabel II 24 Capaian Rasio Kejadian Kecelakaan Transportasi Jalan per 10.000 Keberangkatan Triwulan II Tahun 2024	109
Tabel II 25 Jumlah Kecelakaan yang melibatkan AKAP dan Angkutan Perintis di Jalan pada Triwulan II Tahun 2024.....	115
Tabel II 26 Jumlah keberangkatan perjalanan AKAP dan Angkutan Perintis di Jalan pada periode Januari s/d Juni Tahun 2024	115

Tabel II 27 Capaian Kinerja Indikator Kinerja Program - Rasio Kecelakaan Transportasi Jalan per 10.000 Keberangkatan Triwulan II Tahun 2024.....	116
Tabel II 28 Rasio Kecelakaan Transportasi Jalan per 10.000 Keberangkatan Triwulan II Tahun 2024	116
Tabel II 29 Kegiatan Yang Mendukung Program dalam Rencana Aksi Perjanjian Kinerja	118
Tabel II 30 Capaian Rasio Kejadian Kecelakaan Transportasi Penyeberangan Per 10.000 Pelayaran Triwulan II Tahun 2024	121
Tabel II 31 Data Realisasi Jumlah Pelayaran Angkutan Penyeberangan Perintis dan Komersil Triwulan I dan II Tahun 2024.....	124
Tabel II 32 Sasaran Program 4 Meningkatnya Kualitas Tata Kelola Kebijakan, Regulasi, dan Hukum.....	127
Tabel II 33 Capaian Rasio Jumlah Peraturan Menteri Perhubungan yang Mendapat Class Action oleh masyarakat Dibandingkan dengan Peraturan Menteri Perhubungan yang Dikeluarkan/Ditetapkan Triwulan I Tahun 2024.....	128
Tabel II 34 Anggaran terkait Rasio Jumlah Peraturan Menteri Perhubungan yang Mendapat Class Action	134
Tabel II 35 Sasaran Program 05 Meningkatnya Kualitas Tata Kelola Kebijakan, Regulasi, dan Hukum.....	136
Tabel II 36 Capaian Indeks RB Kementerian Perhubungan Triwulan II Tahun 2024	136
Tabel II 37 Pembobotan Komponen Perhitungan RB	137
Tabel II 38 Tingkat Pelaksanaan Reformasi Birokrasi	139
Tabel II 39 Hasil Evaluasi Nilai Reformasi Kementerian Perhubungan Triwulan II Tahun 2024 Berdasarkan Peraturan Menteri Pendayagunaan Aparatur Negara dan Reformasi Birokrasi Nomor 9 Tahun 2023	140
Tabel II 40 Rincian per Sumber Dana Pagu Awal Tahun 2024.....	150

Tabel II 41 Rincian per Sumber Dana Pagu TA. 2024	150
Tabel II 42 Rincian per Jenis Belanja Pagu Awal Tahun 2024	151
Tabel II 43 Rincian per Jenis Belanja Pagu TA. 2024.....	151
Tabel II 44 Pengesahan Revisi Anggaran Automatic Adjustment Ditjen Perhubungan Darat Kementerian Perhubungan Tahun 2024	152
Tabel II 45 Histori Revisi Per Sumber Dana Tahun Anggaran 2024	153
Tabel II 46 Histori Revisi per Jenis Belanja Tahun Anggaran 2024	153
Tabel II 47 Rincian Realokasi Per Sumber Dana dan Per Jenis Belanja Tahun Anggaran 2024	154
Tabel II 48 Perbandingan Pagu dan Realisasi Anggaran Tahun 2020 – Tahun 2024 ..	154
Tabel II 49 Kegiatan Program yang ada dalam DIPA	155
Tabel II 50 Realisasi Anggaran Per Jenis Belanja Triwulan II Tahun 2024.....	157
Tabel II 51 Realisasi Anggaran Per Jenis Sumber Dana Triwulan II Tahun 2024	157
Tabel II 52 Efisiensi Anggaran	158
Tabel II 53 Perbandingan jumlah kebutuhan dan jumlah eksisting SDM	159
Tabel III 1 Hasil Evaluasi, Rekomendasi, dan Unit Kerja Penanggung Jawab	163

DAFTAR GAMBAR

Gambar I 1 Bagan Struktur Organisasi Direktorat Jenderal Perhubungan Darat	3
Gambar I 2 Bagan Struktur Organisasi Sekretariat Direktorat Jenderal Perhubungan Darat	5
Gambar I 3 Bagan Struktur Organisasi Direktorat Lalu Lintas Jalan	6
Gambar I 4 Bagan Struktur Organisasi Direktorat Angkutan Jalan.....	7
Gambar I 5 Bagan Struktur Organisasi Direktorat Prasarana Transportasi Jalan	8
Gambar I 6 Bagan Struktur Organisasi Direktorat Sarana Transportasi Jalan	9
Gambar I 7 Bagan Struktur Organisasi Direktorat Transportasi Sungai, Danau, dan Penyeberangan.....	11
Gambar I 8 Bagan Struktur Organisasi Balai Pengujian Laik Jalan dan Sertifikasi Kendaraan Bermotor (BPLJSKB).....	12
Gambar I 9 Bagan Struktur Organisasi BPTD Kelas I, Kelas II dan Kelas III.....	15
Gambar I 10 Bagan Struktur Organisasi KSOPP Danau Toba.....	15
Gambar II 1 Diagram Perbandingan Realisasi dan Target Kinerja Rasio Konektivitas Transportasi Darat Pada Perjanjian Kinerja Ditjen Hubdat Tahun 2024.....	40
Gambar II 2 Diagram Perbandingan Realisasi dan Target Kinerja Realisasi Rasio Konektivitas Transportasi Perkotaan Pada Perjanjian Kinerja Ditjen Hubdat Tahun 2024	74
Gambar II 3 Diagram Perbandingan Realisasi dan Target Kinerja Indeks Kepuasan Masyarakat Terhadap Pelayanan Transportasi Darat Pada Perjanjian Kinerja Ditjen Hubdat Tahun 2024.....	88
Gambar II 4 Capaian IKP Indeks Kepuasan Masyarakat Terhadap Pelayanan Transportasi Darat Pada Dashboard SKM Sumber : www.skm.dephub.go.id	90

Gambar II 5 Diagram Perbandingan Realisasi dan Target Kinerja On Time Performance (OTP) Transportasi SDP pada Perjanjian Kinerja Ditjen Hubdat Tahun 2024.....	97
Gambar II 6 Diagram Perbandingan Realisasi dan Target Kinerja On Time Performance (OTP) Transportasi Perkotaan Pada Perjanjian Kinerja Ditjen Hubdat Tahun 2024	104
Gambar II 7 Diagram Perbandingan Realisasi dan Target Kinerja Rasio Kejadian Kecelakaan Transportasi Jalan per 10.000 Keberangkatan Pada Perjanjian Kinerja Ditjen Hubdat Tahun 2024.....	113
Gambar II 8 Diagram Perbandingan Realisasi dan Target Kinerja Rasio kejadian kecelakaan Transportasi Penyeberangan per 10.000 Pelayaran Pada Perjanjian Kinerja Ditjen Hubdat Tahun 2024	123
Gambar II 9 Diagram Perbandingan Realisasi dan Target Rasio Jumlah Peraturan Menteri Perhubungan yang Mendapat Class Action oleh masyarakat Dibandingkan dengan Peraturan Menteri Perhubungan yang Dikeluarkan/Ditetapkan Kinerja Pada Perjanjian Kinerja Ditjen Hubdat Triwulan II Tahun 2024.....	130
Gambar II 10 Diagram Perbandingan Realisasi dan Target Kinerja Indeks RB Kementerian Perhubungan Pada Perjanjian Kinerja Tahun 2024	143
Gambar II 11 Grafik Perbandingan Pagu Akhir dan Realisasi Anggaran Tahun 2020 sampai Tahun 2024.....	155

DAFTAR LAMPIRAN

Lampiran 1 Rencana Kerja Tahunan Tahun 2024	182
Lampiran 2 Perjanjian Kinerja Tahun 2024	183
Lampiran 3 Revisi I Perjanjian Kinerja Tahun 2024	184
Lampiran 4 Rencana Aksi Tahun 2024	185
Lampiran 5 Monitoring Rencana Aksi Triwulan I Tahun 2024.....	186
Lampiran 6 Proyek Prioritas Strategis (Major Project) RPJMN 2020-2024	187
Lampiran 7 Surat Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Darat Nomor KP-DRJD 8410 Tahun 2023 tanggal 11 Desember 2023 Tentang Penetapan Trayek dan Jumlah Kebutuhan Kendaraan Pada Pelayanan Angkutan AntarKota Antar Provinsi di Seluruh Indonesia.....	189
Lampiran 8 Surat Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Darat Nomor KP-DRJD 7869 Tahun 2022 tentang Penetapan Jaringan Trayek dan Kebutuhan Kendaraan pada Trayek Angkutan ALBN Indonesia – Timor Leste	190
Lampiran 9 Surat Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Darat Nomor KP-DRJD 8317 Tahun 2023 tanggal 27 Oktober 2023 tentang Penetapan Jaringan Trayek Angkutan Jalan Perintis Tahun 2024.....	191
Lampiran 10 Surat Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Darat Nomor KP-DRJD 2654 TAHUN 2021 pada tanggal tanggal 27 Agustus 2021.....	192
Lampiran 11 SK Dirjen Hubdat Nomor: KP-DRJD 4090 TAHUN 2021 pada tanggal 24 Desember 2021 tentang Penetapan Jaringan Trayek Pada Kawasan Strategis Pariwisata Nasional (KSPN) Tahun 2022	193
Lampiran 12 Surat Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Darat Nomor KP-DRJD 9842 Tahun 2022 tentang Jaringan trayek KSPN 2023	194
Lampiran 13 SK Dirjen Hubdat Nomor: KP-DRJD 7332 Tahun 2023 tentang Jaringan Trayek Angkutan Jalan Pada Kawasan Strategis Pariwisata Nasional Tahun 2024	195

Lampiran 14 Keputusan Menteri Perhubungan Nomor KM 109 Tahun 2019 tentang Penetapan Lokasi Terminal Penumpang Tipe A di Seluruh Wilayah Indonesia.....	196
Lampiran 15 KM 100 Tahun 2023 tentang Perubahan Kedua atas Keputusan Menteri Perhubungan Nomor KM 109 Tahun 2019 tentang Penetapan Lokasi Terminal Penumpang Tipe A di Seluruh Wilayah Indonesia	197
Lampiran 16 KP 75 Tahun 2016 tentang Penetapan Lokasi Terminal Barang Untuk Umum dan Terminal Transit Penumpang di Entikong Kabupaten Sanggau, Provinsi Kalimantan Barat.....	198
Lampiran 17 KM 44 Tahun 2019 tentang Penetapan Lokasi Terminal Barang Untuk Umum Nanga Badau yang Berlokasi di Desa Janting, Kecamatan Badau, Kabupaten Kapuas Hulu, Provinsi Kalimantan Barat.....	199
Lampiran 18 KM 45 Tahun 2019 tentang Penetapan Lokasi Terminal Barang Untuk Umum Aruk yang Berlokasi di Desa Sebunga, Kecamatan Sajingan Besar, Kabupaten Sambas, Provinsi Kalimantan Barat	200
Lampiran 19 KM 139 Tahun 2021 tentang Penetapan Lokasi Terminal Barang Untuk Umum yang Berlokasi di Provinsi Nusa Tenggara Timur dan Provinsi Papua	201
Lampiran 20 Peraturan Presiden Nomor 18 Tahun 2020 tentang Rencana Pembangunan Jangka Menengah Tahun 2020 – 2024	202
Lampiran 21 Peraturan Presiden Nomor 109 Tahun 2020 tentang Perubahan Ketiga atas Peraturan Presiden Nomor 3 Tahun 2016 tentang Percepatan Proyek Strategis Nasional	203
Lampiran 22 Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 80 Tahun 2020 tentang Rencana Strategis Kementerian Perhubungan Tahun 2020 – 2024	204
Lampiran 23 List Rasio Konektivitas Transportasi Darat.....	205
Lampiran 24 Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 104 Tahun 2017 tentang Penyelenggaraan Angkutan Penyeberangan.....	206
Lampiran 25 Daftar Lintas Komersil Tahun 2024	207

Lampiran 26 Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Darat Nomor: KP-DRJD 7330 Tahun 2023 tentang Penetapan Lintas Penyeberangan Perintis Tahun Anggaran 2024	208
Lampiran 27 Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan.....	209
Lampiran 28 Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 28 Tahun 1999 tentang Penyelenggaraan Negara yang bersih dan Bebas dari Korupsi, Kolusi, dan Nepotisme	210
Lampiran 29 Undang-Undang Nomor 25 Tahun 2009 tentang Pelayanan Publik.....	211
Lampiran 30 Peraturan Presiden Republik Indonesia Nomor 54 Tahun 2018 tentang Strategi Nasional Pencegahan Korupsi.....	212
Lampiran 31 Peraturan Menteri PANRB Nomor 14 tahun 2017 tentang Pedoman Survei Kepuasan Masyarakat terhadap penyelenggaraan pelayanan publik	213
Lampiran 32 Hasil capaian Indeks Kepuasan Masyarakat melalui Aplikasi 3A IPK-IKM	214
Lampiran 33 Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 62 Tahun 2019 tentang Standar Pelayanan Minimal Angkutan Penyeberangan.....	215
Lampiran 34 Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 10 Tahun 2012 tentang Standar Pelayanan Minimal Angkutan Massal berbasis Jalan	216
Lampiran 35 Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM.98 Tahun 2013 tentang Standar Pelayanan Minimal Angkutan Orang dengan Kendaraan Bermotor Umum Dalam Trayek	217
Lampiran 36 Undang-undang No. 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran	218
Lampiran 37 Peraturan Pemerintah No. 51 Tahun 2002 tentang perkapalan	219
Lampiran 38 Peraturan Presiden Nomor 81 Tahun 2010 tentang Grand Design Reformasi Birokrasi 2010-2025	220

Lampiran 39 Peraturan Menteri Pendayagunaan Aparatur Negara dan Reformasi Birokrasi Nomor 26 Tahun 2020 tentang Pedoman Evaluasi Pelaksanaan Reformasi Birokrasi	221
Lampiran 40 Keputusan Menteri Perhubungan RI Nomor KM 234 Tahun 2021 tentang Roadmap Reformasi Birokrasi Kementerian Perhubungan 2020-2024.....	222

PENDAHULUAN

AKUNTABILITAS KINERJA

PENUTUP

LAMPIRAN

BAB I

BAB II

BAB III

BAB I PENDAHULUAN

I.1. Latar Belakang

Direktorat Jenderal Perhubungan Darat dituntut untuk menyelenggarakan Sistem Pemerintahan dengan *Prudent*, Transparan, Akuntabel, Efektif dan Efisien sesuai dengan prinsip – prinsip *Good Governance* sebagaimana dimaksud dalam Undang – Undang Nomor 28 Tahun 1999 tentang Penyelenggaraan Negara yang bersih dan bebas korupsi, kolusi dan nepotisme, sehingga itu diperlukan Akuntabilitas Publik sebagai landasan bagi proses penyelenggaraanya.

I.2. Tugas Pokok dan Fungsi

Sesuai dengan Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 17 Tahun 2022 tentang Organisasi dan Tata Kerja Kementerian Perhubungan, Direktorat Jenderal Perhubungan Darat mempunyai tugas menyelenggarakan perumusan dan pelaksanaan kebijakan di bidang transportasi darat. Direktorat Jenderal Perhubungan Darat mempunyai 6 (enam) unit kerja Eselon II, sebagai berikut:

1. Sekretariat Direktorat Jenderal Perhubungan Darat;
2. Direktorat Lalu Lintas Jalan;
3. Direktorat Angkutan Jalan;
4. Direktorat Prasarana Transportasi Jalan;
5. Direktorat Sarana Transportasi Jalan;
6. Direktorat Transportasi Sungai, Danau dan Penyeberangan.

Dalam melaksanakan tugas sebagaimana tersebut di atas, Direktorat Jenderal Perhubungan Darat menyelenggarakan fungsi:

1. Perumusan kebijakan di bidang penyelenggaraan lalu lintas, angkutan, sarana, prasarana, sistem lalu lintas dan angkutan jalan, sungai, danau, penyeberangan dan angkutan multimoda, serta peningkatan keterpaduan sistem antar moda dan keselamatan transportasi darat;

2. Pelaksanaan kebijakan di bidang penyelenggaraan lalu lintas, angkutan, sarana, prasarana, sistem lalu lintas dan angkutan jalan, sungai, danau, penyeberangan, dan angkutan multimoda, serta peningkatan keterpaduan sistem antar moda dan keselamatan transportasi darat;
3. Penyusunan norma, standar, prosedur, dan kriteria di bidang penyelenggaraan lalu lintas, angkutan, sarana, prasarana, sistem lalu lintas dan angkutan jalan, sungai, danau, penyeberangan, dan angkutan multimoda, serta peningkatan keterpaduan sistem antar moda dan keselamatan transportasi darat;
4. Pelaksanaan pemberian bimbingan teknis dan supervisi di bidang penyelenggaraan lalu lintas, angkutan, sarana, prasarana, sistem lalu lintas dan angkutan jalan, sungai, danau, penyeberangan, dan angkutan multimoda, serta peningkatan keterpaduan sistem antar moda dan keselamatan transportasi darat;
5. Pelaksanaan evaluasi dan pelaporan di bidang penyelenggaraan lalu lintas, angkutan, sarana, prasarana, sistem lalu lintas dan angkutan jalan, sungai, danau, penyeberangan, dan angkutan multimoda serta peningkatan keterpaduan sistem antar moda dan keselamatan transportasi darat;
6. Pelaksanaan administrasi Direktorat Jenderal Perhubungan Darat; dan
7. Pelaksanaan fungsi lain yang diberikan oleh Menteri.

I.2.1. Bagan Struktur Organisasi



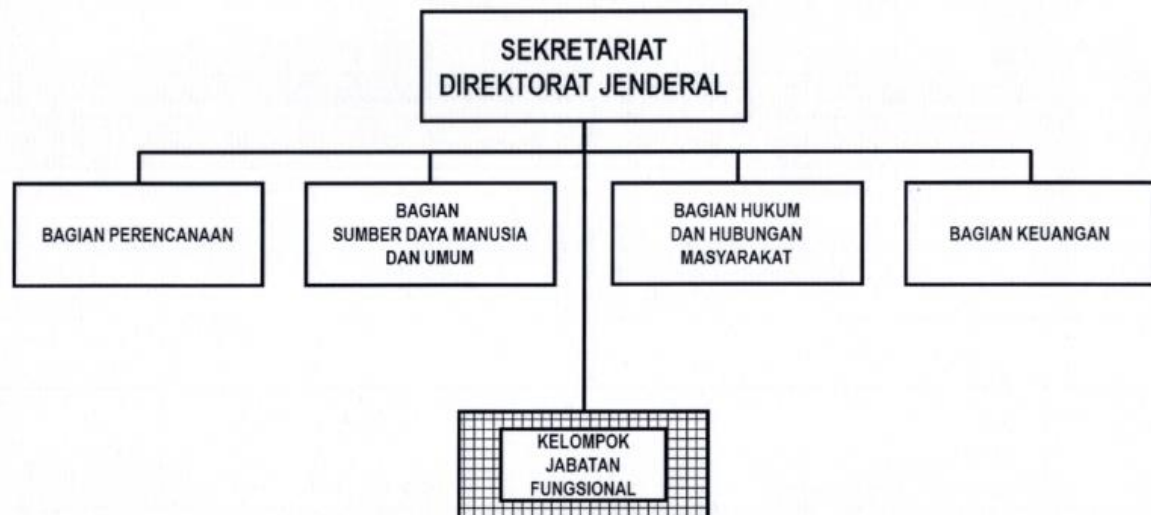
Gambar I 1 Bagan Struktur Organisasi Direktorat Jenderal Perhubungan Darat

1. Sekretariat Direktorat Jenderal Perhubungan Darat

Sekretariat Direktorat Jenderal Perhubungan Darat mempunyai tugas melaksanakan koordinasi pelaksanaan tugas dan pemberian pelayanan, dukungan teknis dan administrasi kepada seluruh satuan organisasi dalam lingkungan Direktorat Jenderal Perhubungan Darat.

Dalam melaksanakan tugas, Sekretariat Direktorat Jenderal Perhubungan Darat menyelenggarakan fungsi:

- a) Penyiapan koordinasi, penelaahan, penyusunan dan tinjau ulang, kebijakan angka pendek, menengah dan panjang, sasaran dan arah pengembangan sistem lalu lintas dan angkutan jalan, sungai, danau dan penyeberangan, rencana induk Lalu Lintas Angkutan Jalan, Sungai, Danau dan Penyeberangan (LLAJSDP), kajian, rencana dan program kerja dan anggaran, dan hibah/bantuan luar negeri, pengelolaan data dan pengembangan sistem informasi bidang LLAJSDP, sistem pengendalian internal pemerintah, pengawasan dan penyusunan evaluasi serta pelaporan pelaksanaan rencana dan program kerja di lingkungan Direktorat Jenderal Perhubungan Darat, rapat koordinasi dan rapat kerja dinas;
- b) Pelaksanaan manajemen kepegawaian, penyusunan organisasi dan tata laksana, administrasi perkantoran, kearsipan, reformasi birokrasi, dan urusan umum di lingkungan Direktorat Jenderal Perhubungan Darat, serta penyiapan dan pengelolaan jabatan fungsional di bidang transportasi darat;
- c) Penyiapan koordinasi pembentukan peraturan perundang-undangan, pemberian pertimbangan dan advokasi hukum, evaluasi peraturan perundang-undangan serta perjanjian/kontrak/kesepakatan bersama, pengelolaan dokumentasi hukum, hubungan masyarakat dan antar lembaga, pengelolaan informasi publik, layanan pengaduan publik, peliputan dan dokumentasi kegiatan, serta kerja sama dalam negeri dan luar negeri sub sektor transportasi darat; dan;
- d) Penyiapan koordinasi dan pengelolaan keuangan dan penyusunan laporan keuangan, pengusulan BLU, penelaahan dan koordinasi terhadap pelaksanaan tindak lanjut temuan hasil pemeriksaan aparat fungsional ekstern dan intern di lingkungan Direktorat Jenderal Perhubungan Darat serta evaluasi dan pelaporan.



Gambar I 2 Bagan Struktur Organisasi Sekretariat Direktorat Jenderal Perhubungan Darat

2. Direktorat Lalu Lintas Jalan

Direktorat Lalu Lintas Jalan mempunyai tugas melaksanakan perumusan dan pelaksanaan kebijakan, penyusunan norma, standar, prosedur, dan kriteria, pemberian bimbingan teknis dan supervisi, serta evaluasi dan pelaporan di bidang lalu lintas jalan.

Dalam melaksanakan tugas, Direktorat Lalu Lintas Jalan mempunyai fungsi:

- a) Penyiapan perumusan kebijakan di bidang manajemen dan rekayasa lalu lintas jalan, perlengkapan jalan, analisis dampak lalu lintas, dan pengendalian operasional lalu lintas jalan;
- b) Penyiapan pelaksanaan kebijakan di bidang manajemen dan rekayasa lalu lintas jalan, perlengkapan jalan, analisis dampak lalu lintas, dan pengendalian operasional lalu lintas jalan;
- c) Penyiapan penyusunan, norma, standar, prosedur, dan kriteria di bidang manajemen dan rekayasa lalu lintas jalan, perlengkapan jalan, analisis dampak lalu lintas, dan pengendalian operasional lalu lintas jalan;
- d) Penyiapan pelaksanaan pemberian bimbingan teknis dan supervisi di bidang manajemen dan rekayasa lalu lintas jalan, perlengkapan jalan, analisis dampak lalu lintas, dan pengendalian operasional lalu lintas jalan;

- e) Penyiapan evaluasi dan pelaporan di bidang manajemen dan rekayasa lalu lintas jalan, perlengkapan jalan, analisis dampak lalu lintas, dan pengendalian operasional lalu lintas jalan; dan;
- f) Penyiapan pelaksanaan urusan tata usaha, keuangan, kepegawaian, pengelolaan teknologi informasi dan komunikasi, dan rumah tangga Direktorat.



Gambar I 3 Bagan Struktur Organisasi Direktorat Lalu Lintas Jalan

3. Direktorat Angkutan Jalan

Direktorat Angkutan Jalan mempunyai tugas melaksanakan perumusan dan pelaksanaan kebijakan, penyusunan norma, standar, prosedur, dan kriteria, pemberian bimbingan teknis dan supervisi, serta evaluasi dan pelaporan di bidang angkutan jalan.

Dalam melaksanakan tugas, Direktorat Angkutan Jalan menyelenggarakan fungsi:

- a) Penyiapan perumusan kebijakan di bidang angkutan orang antar kota, angkutan perkotaan, angkutan barang, angkutan multimoda dan antarmoda;
- b) Penyiapan pelaksanaan kebijakan di bidang angkutan orang antar kota, angkutan perkotaan, angkutan barang, angkutan multimoda dan antarmoda;
- c) Penyiapan penyusunan, norma, standar, prosedur, dan kriteria di bidang angkutan orang antar kota, angkutan perkotaan, angkutan barang, angkutan multimoda dan antarmoda;

- d) Penyiapan pelaksanaan pemberian bimbingan teknis dan supervisi di bidang angkutan orang antar kota, angkutan perkotaan, angkutan barang, angkutan multimoda dan antarmoda;
- e) Penyiapan evaluasi dan pelaporan di bidang angkutan orang antar kota, angkutan perkotaan, angkutan barang, angkutan multimoda dan antarmoda; dan;
- f) Penyiapan pelaksanaan urusan tata usaha, keuangan, kepegawaian, pengelolaan teknologi informasi dan komunikasi, dan rumah tangga Direktorat;



Gambar I 4 Bagan Struktur Organisasi Direktorat Angkutan Jalan

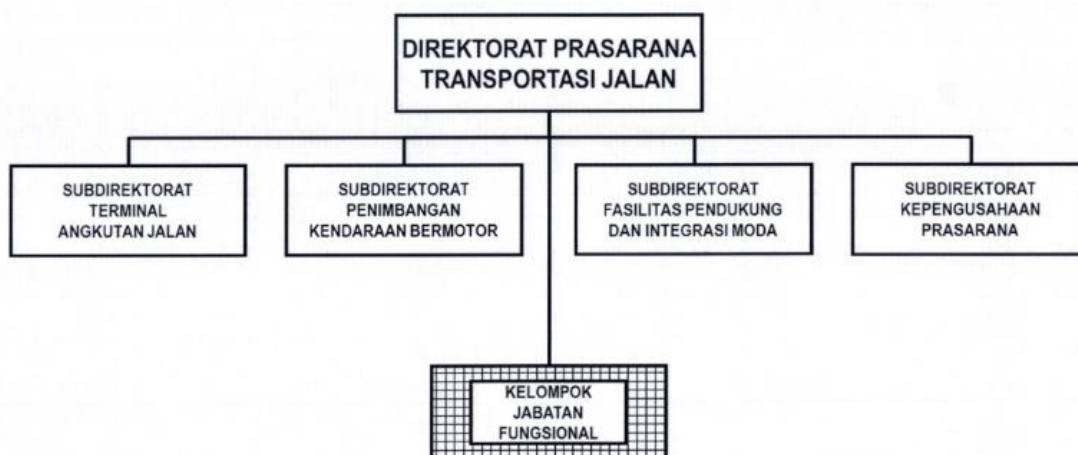
4. Direktorat Prasarana Transportasi Jalan

Direktorat Prasarana Transportasi Jalan mempunyai tugas melaksanakan perumusan dan pelaksanaan kebijakan, penyusunan norma, standar, prosedur, dan kriteria, pemberian bimbingan teknis dan supervisi, serta evaluasi dan pelaporan di bidang prasarana transportasi jalan.

Dalam melaksanakan tugas, Direktorat Prasarana Transportasi Jalan menyelenggarakan fungsi:

- a) Penyiapan perumusan kebijakan di bidang terminal angkutan jalan, penimbangan kendaraan bermotor, fasilitas pendukung dan integrasi moda, dan kepengusahaan prasarana;

- b) Penyiapan pelaksanaan kebijakan di bidang terminal angkutan jalan, penimbangan kendaraan bermotor, fasilitas pendukung dan integrasi moda, dan kepengusahaan prasarana;
- c) Penyiapan penyusunan, norma, standar, prosedur, dan kriteria di bidang terminal angkutan jalan, penimbangan kendaraan bermotor, fasilitas pendukung dan integrasi moda, dan kepengusahaan prasarana;
- d) Penyiapan pelaksanaan pemberian bimbingan teknis dan supervisi di bidang terminal angkutan jalan, penimbangan kendaraan bermotor, fasilitas pendukung dan integrasi moda, dan kepengusahaan prasarana;
- e) Penyiapan evaluasi dan pelaporan di bidang terminal angkutan jalan, penimbangan kendaraan bermotor, fasilitas pendukung dan integrasi moda, dan kepengusahaan prasarana; dan;
- f) Penyiapan pelaksanaan urusan tata usaha, keuangan, kepegawaian, pengelolaan teknologi informasi dan komunikasi, dan rumah tangga Direktorat.



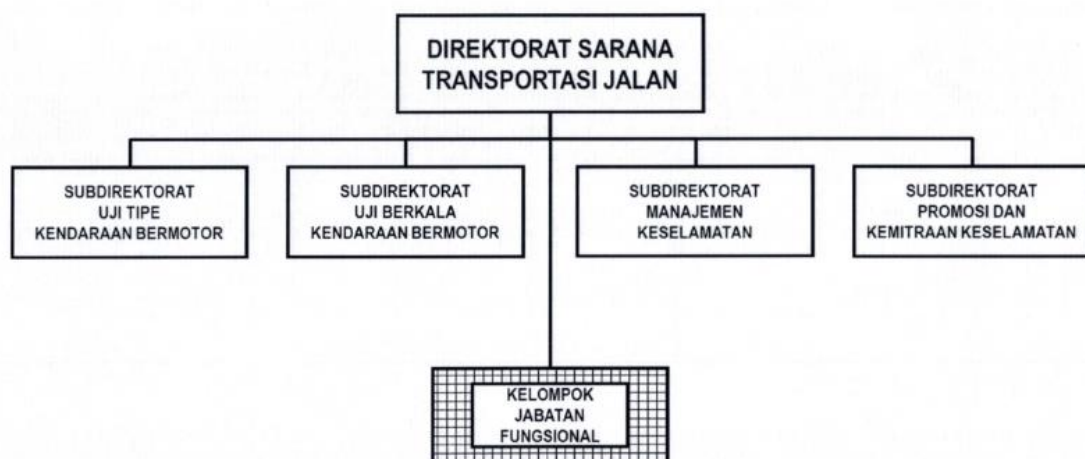
Gambar I 5 Bagan Struktur Organisasi Direktorat Prasarana Transportasi Jalan

5. Direktorat Sarana Transportasi Jalan

Direktorat Sarana Transportasi Jalan mempunyai tugas melaksanakan perumusan dan pelaksanaan kebijakan, penyusunan norma, standar, prosedur, dan kriteria, pemberian bimbingan teknis dan supervisi, serta evaluasi dan pelaporan di bidang sarana dan keselamatan transportasi jalan.

Dalam melaksanakan tugas, Direktorat Sarana Transportasi Jalan menyelenggarakan fungsi:

- a) Penyiapan perumusan kebijakan di bidang uji tipe dan uji berkala kendaraan bermotor, manajemen keselamatan, serta promosi dan kemitraan keselamatan transportasi jalan;
- b) Penyiapan pelaksanaan kebijakan di bidang uji tipe, manajemen keselamatan, serta promosi dan kemitraan keselamatan transportasi jalan;
- c) Penyiapan penyusunan norma, standar, prosedur, dan kriteria di bidang uji tipe dan uji berkala kendaraan bermotor, manajemen keselamatan, serta promosi dan kemitraan keselamatan transportasi jalan;
- d) Penyiapan pelaksanaan pemberian bimbingan teknis, dan supervisi di bidang uji tipe dan uji berkala kendaraan bermotor, manajemen keselamatan, serta promosi dan kemitraan keselamatan transportasi jalan;
- e) Penyiapan evaluasi dan pelaporan di bidang uji tipe dan uji berkala kendaraan bermotor, manajemen keselamatan, serta promosi dan kemitraan keselamatan transportasi jalan; dan;
- f) Penyiapan pelaksanaan urusan tata usaha, keuangan, kepegawaian, pengelolaan teknologi informasi dan komunikasi, dan rumah tangga Direktorat.



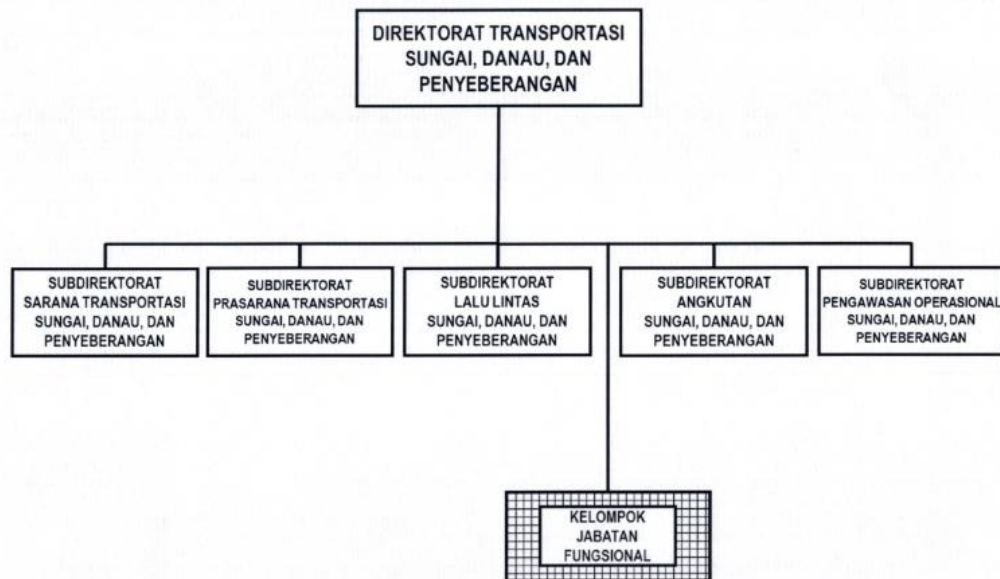
Gambar I 6 Bagan Struktur Organisasi Direktorat Sarana Transportasi Jalan

6. Direktorat Transportasi Sungai, Danau, dan Penyeberangan

Direktorat Transportasi Sungai, Danau, dan Penyeberangan mempunyai tugas melaksanakan perumusan dan pelaksanaan kebijakan, penyusunan norma, standar, prosedur dan kriteria, pemberian bimbingan teknis dan supervisi, serta evaluasi dan pelaporan di bidang transportasi sungai, danau dan penyeberangan.

Dalam melaksanakan tugas, Direktorat Transportasi Sungai, Danau, dan Penyeberangan menyelenggarakan fungsi:

- a) Penyiapan perumusan kebijakan di bidang sarana, prasarana, lalu lintas, angkutan, dan pengawasan operasional sungai, danau, dan penyeberangan;
- b) Penyiapan pelaksanaan kebijakan di bidang sarana, prasarana, lalu lintas, angkutan, dan pengawasan operasional sungai, danau, dan penyeberangan;
- c) Penyiapan penyusunan norma, standar, prosedur dan kriteria di bidang sarana, prasarana, lalu lintas, angkutan, dan pengawasan operasional sungai, danau, dan penyeberangan;
- d) Penyiapan pelaksanaan pemberian bimbingan teknis dan supervisi di bidang sarana, prasarana, lalu lintas, angkutan, dan pengawasan operasional sungai, danau, dan penyeberangan;
- e) Penyiapan evaluasi dan pelaporan di bidang sarana, prasarana, lalu lintas, angkutan, dan pengawasan operasional sungai, danau, dan penyeberangan; dan;
- f) Penyiapan pelaksanaan urusan tata usaha, keuangan, kepegawaian, pengelolaan teknologi informasi dan komunikasi, dan rumah tangga Direktorat.



Gambar I 7 Bagan Struktur Organisasi Direktorat Transportasi Sungai, Danau, dan Penyeberangan

7. Balai Pengujian Laik Jalan dan Sertifikasi Kendaraan Bermotor (BPLJSKB)

Menurut Keputusan Menteri Perhubungan No. KM 59 Tahun 2002 Tentang Organisasi Balai Pengujian Laik Jalan dan Sertifikasi Kendaraan Bermotor (BPLJSKB) memiliki tugas pokok yaitu melaksanakan pengujian dan penyiapan bahan sertifikasi laik jalan terhadap tipe kendaraan bermotor, kereta gandengan, kereta tempelan, karoseri dan kendaraan khusus.

Fungsi Balai Pengujian Laik Jalan dan Sertifikasi Kendaraan Bermotor antara lain:

- a) Pelaksanaan uji prestasi, bagian kendaraan bermotor, peralatan keselamatan, dan uji lapangan serta pemeriksaan konstruksi;
- b) Penyiapan bahan sertifikasi laik jalan terhadap tipe kendaraan bermotor;
- c) Pelaksanaan pemeriksaan dokumen teknis dan administrasi kendaraan bermotor yang akan diuji;
- d) Pelaksanaan pemeliharaan, pengadaan dan penilaian kinerja fasilitas dan peralatan pengujian serta sarana penunjang teknis lainnya;
- e) Pengembangan teknologi pengujian tipe kendaraan bermotor dan penyelenggaraan sistem informasi pengujian tipe kendaraan bermotor;

- f) Pelaksanaan administrasi dan kerumahtanggaan Balai Pengujian Laik Jalan dan Sertifikasi Kendaraan Bermotor



Gambar I 8 Bagan Struktur Organisasi Balai Pengujian Laik Jalan dan Sertifikasi Kendaraan Bermotor (BPLJSKB)

8. Balai Pengelola Transportasi Darat

Sesuai Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor PM 6 Tahun 2023 tentang Organisasi dan Tata Kerja Balai Pengelola Transportasi Darat (BPTD), BPTD merupakan unit pelaksana teknis di lingkungan Kementerian Perhubungan yang berada di bawah dan bertanggung jawab kepada Direktur Jenderal Perhubungan Darat. Balai Pengelola Transportasi Darat dipimpin oleh Kepala.

BPTD diklasifikasikan ke dalam 3 (tiga) kelas, terdiri atas:

- a) Balai Pengelola Transportasi Darat Kelas I;

Susunan Organisasi BPTD Kelas I terdiri atas:

- Bagian Tata Usaha;
- Bidang Prasarana;
- Bidang Sarana dan Angkutan;
- Bidang Lalu Lintas dan Pengawasan; dan
- Kelompok Jabatan Fungsional.

b) Balai Pengelola Transportasi Darat Kelas II;

Susunan Organisasi BPTD Kelas II terdiri atas:

- Subbagian Tata Usaha;
- Seksi Prasarana Jalan, Sungai, Danau, dan Penyeberangan;
- Seksi Sarana dan Angkutan Jalan, Sungai, Danau, dan Penyeberangan;
- Seksi Lalu Lintas Jalan, Sungai, Danau, Penyeberangan dan Pengawasan;
- Kelompok Jabatan Fungsional

c) Balai Pengelola Transportasi Darat Kelas III;

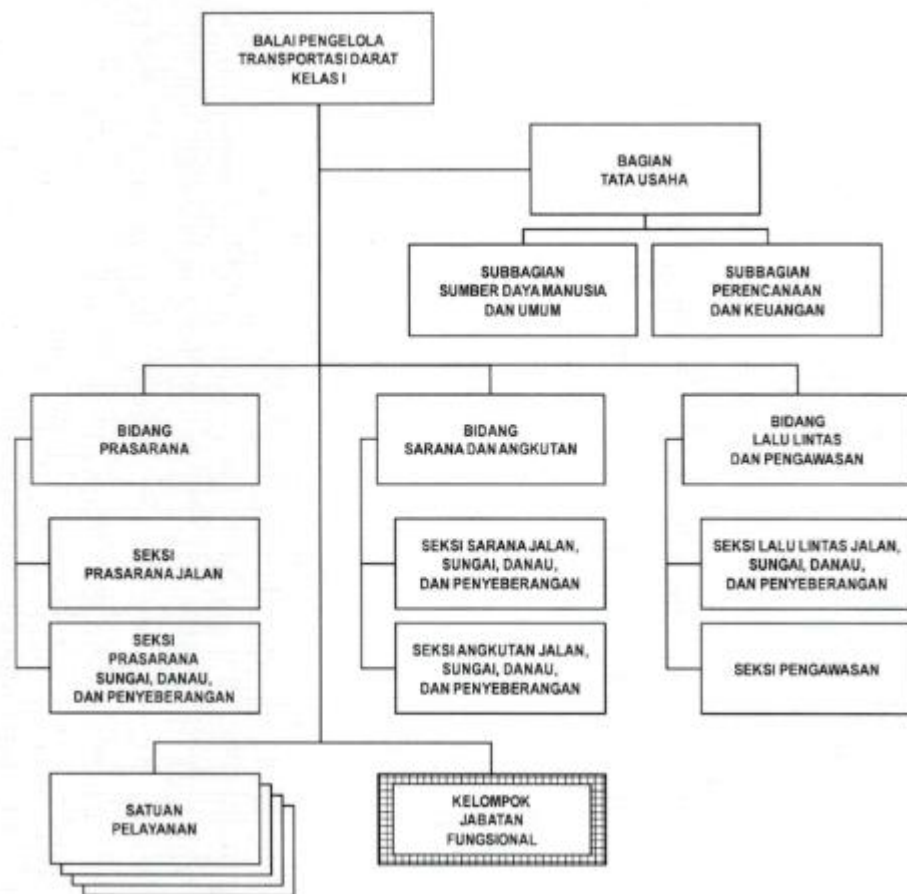
Susunan Organisasi BPTD Kelas III terdiri atas:

- Kelompok Jabatan Fungsional.

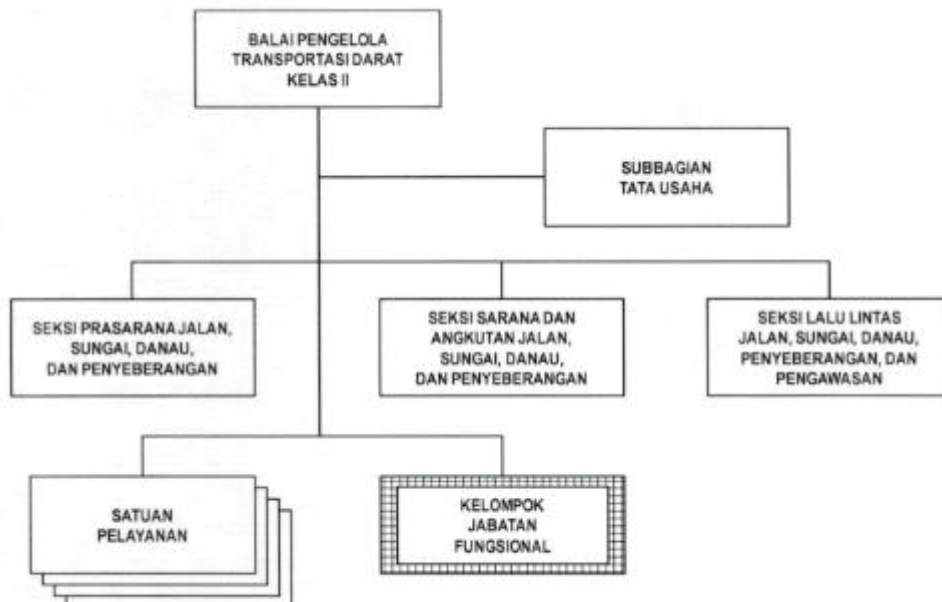
d) 33 Balai Pengelola Transportasi Darat tersebut adalah sebagai berikut :

- | | |
|----------------------------|--------------------------------|
| 1. BPTD Kelas II Aceh | 18. BPTD Kelas II NTT |
| 2. BPTD Kelas II Sumut | 19. BPTD Kelas II Kalbar |
| 3. BPTD Kelas II Sumbar | 20. BPTD Kelas II Kalsel |
| 4. BPTD Kelas II Riau | 21. BPTD Kelas II Kalteng |
| 5. BPTD Kelas II Kepri | 22. BPTD Kelas II Kaltim |
| 6. BPTD Kelas II Jambi | 23. BPTD Kelas III Kaltara |
| 7. BPTD Kelas III Bengkulu | 24. BPTD Kelas II Sultra |
| 8. BPTD Kelas II Lampung | 25. BPTD Kelas II Sulsel |
| 9. BPTD Kelas II Sumsel | 26. BPTD Kelas III Sulbar |
| 10. BPTD Kelas III Babel | 27. BPTD Kelas II Sulteng |
| 11. BPTD Kelas II Banten | 28. BPTD Kelas II Gorontalo |
| 12. BPTD Kelas II Jabar | 29. BPTD Kelas II Sulut |
| 13. BPTD Kelas II Jateng | 30. BPTD Kelas II Maluku |
| 14. BPTD Kelas III DIY | 31. BPTD Kelas II Maluku Utara |
| 15. BPTD Kelas II Jatim | 32. BPTD Kelas II Papua |
| 16. BPTD Kelas II Bali | 33. BPTD Kelas II Papua Barat |
| 17. BPTD Kelas II NTB | |

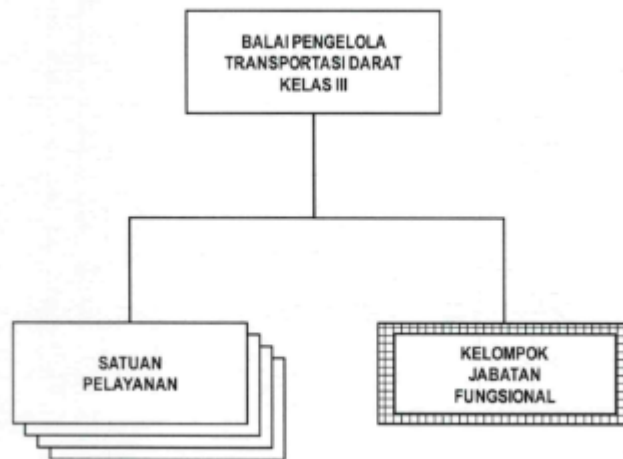
A. BAGAN ORGANISASI BALAI PENGELOLA TRANSPORTASI DARAT KELAS I



B. BAGAN ORGANISASI BALAI PENGELOLA TRANSPORTASI DARAT KELAS II



C. BAGAN ORGANISASI BALAI PENGELOLA TRANSPORTASI DARAT KELAS III



Gambar I 9 Bagan Struktur Organisasi BPTD Kelas I, Kelas II dan Kelas III

9. Kantor Kesyahbandaran Otoritas Pelabuhan Penyeberangan

Sesuai Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor PM 20 Tahun 2022 tentang Organisasi dan Tata Kerja Kantor Kesyahbandaran dan Otoritas Pelabuhan Penyeberangan Danau Toba (KSOPP Danau Toba), KSOPP Danau Toba merupakan unit pelaksana teknis di lingkungan Kementerian Perhubungan yang berada di bawah dan bertanggung jawab kepada Direktur Jenderal Perhubungan Darat. KSOPP Danau Toba dipimpin oleh Kepala.



Gambar I 10 Bagan Struktur Organisasi KSOPP Danau Toba

I.3. Sumber Daya Manusia

Direktorat Jenderal Perhubungan Darat menaungi sebanyak **5.553 Aparatur Sipil Negara (ASN)** dengan rincian sebagai berikut:

Tabel I 1 Jumlah Aparatur Sipil Negara (ASN)

No	Unit Kerja	Jumlah ASN
1.	Direktur Jenderal Perhubungan Darat	1
2.	Sekretariat Direktorat Jenderal Perhubungan Darat	146
3.	Direktorat Lalu Lintas Jalan	68
4.	Direktorat Angkutan Jalan	65
5.	Direktorat Prasarana Transportasi Jalan	64
6.	Direktorat Sarana Transportasi Jalan	79
7.	Direktorat Transportasi Sungai, Danau dan Penyeberangan	102
8.	BPLJSKB Bekasi	97
9.	BPTD Kelas II Aceh	141
10.	BPTD Kelas II Sumut	229
11.	BPTD Kelas II Sumbar	177
12.	BPTD Kelas II Riau	111
13.	BPTD Kelas II Kepri	66
14.	BPTD Kelas II Jambi	166
15.	BPTD Kelas III Bengkulu	137
16.	BPTD Kelas II Lampung	98
17.	BPTD Kelas II Sumsel	206
18.	BPTD Kelas III Babel	41
19.	BPTD Kelas II Banten	134
20.	BPTD Kelas II Jabar	367
21.	BPTD Kelas II Jateng	495
22.	BPTD Kelas III DIY	130
23.	BPTD Kelas II Jatim	510
24.	BPTD Kelas II Bali	111
25.	BPTD Kelas II NTB	135
26.	BPTD Kelas II NTT	105
27.	BPTD Kelas II Kalbar	80
28.	BPTD Kelas II Kalsel	70
29.	BPTD Kelas II Kalteng	115
30.	BPTD Kelas II Kaltim dan Kaltara	105
31.	BPTD Kelas III Kaltara	43
32.	BPTD Kelas II Sultra	121
33.	BPTD Kelas II Sulsel	190
34.	BPTD Kelas III Sulbar	177
35.	BPTD Kelas II Sulteng	122

No	Unit Kerja		Jumlah ASN
36.	BPTD Kelas II Gorontalo	:	117
37.	BPTD Kelas II Sulut	:	94
38.	BPTD Kelas II Maluku	:	76
39.	BPTD Kelas II Maluku Utara	:	112
40.	BPTD Kelas II Papua	:	52
41.	BPTD Kelas II Papua Barat	:	56
42.	Kantor Syahbandar dan Otoritas Pelabuhan Penyeberangan Danau Toba	:	42

I.4. Potensi, Isu Strategis dan Permasalahan

I.4.1. Kewenangan

1. Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas Angkutan Jalan:
 - a) Terkait prasarana merupakan kewenangan Kementerian Perhubungan;
 - b) Terkait jalan merupakan kewenangan Kementerian Pekerjaan Umum (sekarang bernama Kementerian Pekerjaan Umum dan Perumahan Rakyat);
 - c) Peraturan Pelaksanaan dari Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009
Berbagai peraturan pelaksanaan dari Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 telah dapat diselesaikan sebagai dasar pelaksanaan pekerjaan. Namun demikian masih terdapat Petunjuk Teknis yang masih harus diselesaikan di tahun-tahun mendatang.
2. Undang-Undang Nomor 23 Tahun 2014 tentang Pemerintahan Daerah:
 - a) Pembagian urusan pemerintahan Bidang Perhubungan, untuk Pemerintah Pusat yaitu Penyelenggaraan Keselamatan dan Keamanan Pelayaran dan Pengalihan P3D (Personil, Pembiayaan Sarana dan Prasarana, dan Dokumen);
 - b) Komitmen Pemda dalam mendukung Pembangunan Prasarana Sub Sektor Perhubungan Darat, seperti ketersediaan/pembebasan lahan untuk jalan akses.
3. Peraturan Menteri Nomor 67 Tahun 2021:
Yang menjadi kewenangan Kementerian Perhubungan dalam Transportasi Penyeberangan adalah sebagai berikut:
 - a) Keselamatan dan Keamanan Pelayaran TSDP;
 - b) Keselamatan dan Keamanan Angkutan di Perairan, Pelabuhan, Perlindungan Lingkungan Maritim.

I.4.2. Sumber Daya Manusia

Kebutuhan Pegawai Unit Kerja Mandiri di lingkungan Ditjen Hubdat (BPLJSKB dan BPTD). Pembentukan Balai Pengelola Transportasi Darat berdasarkan Peraturan Menteri Perhubungan No. PM 154 Tahun 2016 tentang Organisasi dan Tata Kerja Balai Pengelola Transportasi Darat yang telah diubah menjadi Peraturan Menteri Perhubungan No. PM 20 Tahun 2018, perlu didukung oleh penambahan jumlah pegawai, pertimbangan beban kerja dalam rangka pelaksanaan tupoksi dikarenakan masih terdapat BPTD yang memiliki wilayah kerja 2 Provinsi dan pertimbangan tugas dan fungsi keselamatan dan Keamanan Pelayaran TSDP.

I.4.3. Anggaran

Terdapat perbedaan yang cukup besar antara pagu kebutuhan usulan dengan alokasi anggaran, sementara tugas yang diamanahkan begitu besar sehingga Direktorat Jenderal Perhubungan Darat hanya dapat memenuhi sebagian kebutuhan terhadap prasarana dan sarana perhubungan darat.

I.4.4. Isu Strategis

Isu Strategis Direktorat Jenderal Perhubungan Darat adalah:

1. Peraturan Menteri Nomor 108 Tahun 2017 Tentang Penyelenggaraan Angkutan Orang Dengan Kendaraan Bermotor Umum Tidak Dalam Trayek;
2. Perubahan *Mindset* dan *Cultureset* masyarakat, operator terkait prioritas angkutan jalan dan angkutan umum;
3. Pengoperasian Jembatan Timbang (UPPKB);
4. Pengoperasian Terminal Penumpang;
5. Keselamatan Lalu Lintas Angkutan Jalan dan Angkutan Penyeberangan;
6. Penataan dan pembinaan SDM transportasi darat;
7. *Over Dimension Over Loading* (ODOL);
8. Perencanaan anggaran dan proses pengadaan;
9. Uji berkala kendaraan bermotor oleh pemerintah dan swasta.

10. Pengalihan P3D (Personil, Pembiayaan Sarana dan Prasarana, dan Dokumen) Terminal dan UPPKB.
11. Penganggaran melalui Pembiayaan Non APBN;
12. Penerapan Manajemen Risiko;
13. Proses Pengambilalihan *Local Port Services* (LPS) di Pelabuhan Penyeberangan untuk melakukan pengawasan lalu lintas kapal
14. Masih kurangnya Pegawai yang mempunyai Kompetensi bidang keselamatan dan Keamanan Pelayaran TSDP pada Unit Kerja Mandiri Di Lingkungan Ditjen Hubdat (BPTD dan KSOPP);
15. Penetapan Zonasi di Kawasan Pelabuhan Penyeberangan masih membutuhkan waktu setiap Pelabuhan Penyeberangan untuk menerapkan hal tersebut.

I.4.5. Ruang Lingkup

Ruang lingkup Laporan Kinerja Instansi Pemerintah Direktorat Jenderal Perhubungan Tahun 2024 adalah:

1. Rencana Strategis
2. Perjanjian Kinerja
3. Indikator Kinerja Program
4. Pengukuran Kinerja
5. Evaluasi Kinerja

I.5. Sistematika Pelaporan

HALAMAN PERSETUJUAN LAPORAN KINERJA

KATA PENGANTAR

RINGKASAN EKSEKUTIF

DAFTAR ISI

DAFTAR TABEL

DAFTAR GAMBAR

DAFTAR LAMPIRAN

BAB I PENDAHULUAN

- I. 1. Latar Belakang

- I. 2. Tugas Pokok dan Fungsi
 - I.2.1. Bagan Struktur Organisasi
- I. 3. Sumber Daya Manusia
- I. 4. Potensi, Isu Strategis dan Permasalahan
- I. 5. Sistematika Laporan
- I. 6. Uraian Singkat Perencanaan Strategis
 - I.6.1 Uraian Rencana Kinerja Tahunan Tahun 2024
- I. 7. Uraian Perjanjian Kinerja Tahun 2024

BAB II AKUNTABILITAS KINERJA

- II.1. Tahapan Pengukuran Kinerja
- II.2. Pengukuran Capaian Kinerja
 - II.2.1. **SP 01** Meningkatnya Konektivitas Transportasi Nasional
 - 1. **IKP 01** Rasio Konektivitas Transportasi Darat
 - a.1. Definisi Indikator Kinerja Kegiatan
 - a.2. Perbandingan Target dan Realisasi Kinerja Terhadap Perjanjian Kinerja Tahun 2024
 - a.3. Analisis Keberhasilan dan Kegagalan
 - Narasi Dasar Hukum
 - Narasi Kronologi Target, Revisi Target (Jika Ada) pada Perjanjian Kinerja
 - Narasi Faktor Keberhasilan (minimal 3)
 - Narasi Faktor Kegagalan atau Potensi Kegagalan (minimal 3)
 - Narasi dan Perhitungan Realisasi Kinerja
 - Narasi dan Perhitungan Capaian Kinerja
 - Narasi Pagu, Realisasi, dan Capaian Keuangan
 - a.4. Upaya untuk meningkatkan capaian di masa yang akan datang
 - 2. **IKP 02** Rasio Konektivitas Transportasi Perkotaan
 - a.1. Definisi Indikator Kinerja Kegiatan
 - a.2. Perbandingan Target dan Realisasi Kinerja Terhadap Perjanjian Kinerja Tahun 2024
 - a.3. Analisis Keberhasilan dan Kegagalan

- Narasi Dasar Hukum
 - Narasi Kronologi Target, Revisi Target (Jika Ada) pada Perjanjian Kinerja
 - Narasi Faktor Keberhasilan (minimal 3)
 - Narasi Faktor Kegagalan atau Potensi Kegagalan (minimal 3)
 - Narasi dan Perhitungan Realisasi Kinerja
 - Narasi dan Perhitungan Capaian Kinerja
 - Narasi Pagu, Realisasi, dan Capaian Keuangan
- a.4. Upaya untuk meningkatkan capaian di masa yang akan datang

II.2.2. **SP 02** Meningkatnya Kinerja Pelayanan Perhubungan

1. **IKP 01** Indeks Kepuasan Masyarakat Terhadap Pelayanan Transportasi Darat

- a.1. Definisi Indikator Kinerja Kegiatan
- a.2. Perbandingan Target dan Realisasi Kinerja Terhadap Perjanjian Kinerja Tahun 2024
- a.3. Analisis Keberhasilan dan Kegagalan
- Narasi Dasar Hukum
 - Narasi Kronologi Target, Revisi Target (Jika Ada) pada Perjanjian Kinerja
 - Narasi Faktor Keberhasilan (minimal 3)
 - Narasi Faktor Kegagalan atau Potensi Kegagalan (minimal 3)
 - Narasi dan Perhitungan Realisasi Kinerja
 - Narasi dan Perhitungan Capaian Kinerja
 - Narasi Pagu, Realisasi, dan Capaian Keuangan
- a.4. Upaya untuk meningkatkan capaian di masa yang akan datang

2. **IKP 06** *On Time Performance* (OTP) Transportasi SDP

- a.1. Definisi Indikator Kinerja Kegiatan
- a.2. Perbandingan Target dan Realisasi Kinerja Terhadap Perjanjian Kinerja Tahun 2024
- a.3. Analisis Keberhasilan dan Kegagalan

- Narasi Dasar Hukum
 - Narasi Kronologi Target, Revisi Target (Jika Ada) pada Perjanjian Kinerja
 - Narasi Faktor Keberhasilan (minimal 3)
 - Narasi Faktor Kegagalan atau Potensi Kegagalan (minimal 3)
 - Narasi dan Perhitungan Realisasi Kinerja
 - Narasi dan Perhitungan Capaian Kinerja
 - Narasi Pagu, Realisasi, dan Capaian Keuangan
- a.4. Upaya untuk meningkatkan capaian di masa yang akan datang

3. IKP 07 *On Time Performance* (OTP) Transportasi Perkotaan

- a.1. Definisi Indikator Kinerja Kegiatan
- a.2. Perbandingan Target dan Realisasi Kinerja Terhadap Perjanjian Kinerja Tahun 2024
- a.3. Analisis Keberhasilan dan Kegagalan
- Narasi Dasar Hukum
 - Narasi Kronologi Target, Revisi Target (Jika Ada) pada Perjanjian Kinerja
 - Narasi Faktor Keberhasilan (minimal 3)
 - Narasi Faktor Kegagalan atau Potensi Kegagalan (minimal 3)
 - Narasi dan Perhitungan Realisasi Kinerja
 - Narasi dan Perhitungan Capaian Kinerja
 - Narasi Pagu, Realisasi, dan Capaian Keuangan
- a.4. Upaya untuk meningkatkan capaian di masa yang akan datang

II.2.3. SP 03 Meningkatnya Keselamatan Transportasi

1. **IKP 01** Rasio Kejadian Kecelakaan Transportasi Jalan per 10.000 Keberangkatan
- a.1. Definisi Indikator Kinerja Kegiatan
- a.2. Perbandingan Target dan Realisasi Kinerja Terhadap Perjanjian Kinerja Tahun 2024
- a.3. Analisis Keberhasilan dan Kegagalan

- Narasi Dasar Hukum
 - Narasi Kronologi Target, Revisi Target (Jika Ada) pada Perjanjian Kinerja
 - Narasi Faktor Keberhasilan (minimal 3)
 - Narasi Faktor Kegagalan atau Potensi Kegagalan (minimal 3)
 - Narasi dan Perhitungan Realisasi Kinerja
 - Narasi dan Perhitungan Capaian Kinerja
 - Narasi Pagu, Realisasi, dan Capaian Keuangan
- a.4. Upaya untuk meningkatkan capaian di masa yang akan datang

2. **IKP 02** Rasio Kejadian Kecelakaan Transportasi Penyeberangan per 10.000 Pelayaran

- a.1. Definisi Indikator Kinerja Kegiatan
- a.2. Perbandingan Target dan Realisasi Kinerja Terhadap Perjanjian Kinerja Tahun 2024
- a.3. Analisis Keberhasilan dan Kegagalan
- Narasi Dasar Hukum
 - Narasi Kronologi Target, Revisi Target (Jika Ada) pada Perjanjian Kinerja
 - Narasi Faktor Keberhasilan (minimal 3)
 - Narasi Faktor Kegagalan atau Potensi Kegagalan (minimal 3)
 - Narasi dan Perhitungan Realisasi Kinerja
 - Narasi dan Perhitungan Capaian Kinerja
 - Narasi Pagu, Realisasi, dan Capaian Keuangan
- a.4. Upaya untuk meningkatkan capaian di masa yang akan datang

II.2.4. **SP 01** Meningkatnya Kualitas Tata Kelola Kebijakan, Regulasi, dan Hukum

1. **IKP 01** Rasio Jumlah Peraturan Menteri Perhubungan yang Mendapat *Class Action* Oleh Masyarakat Dibandingkan dengan Peraturan Menteri Perhubungan yang Dikeluarkan/Ditetapkan

- a.1. Definisi Indikator Kinerja Kegiatan

a.2. Perbandingan Target dan Realisasi Kinerja Terhadap Perjanjian Kinerja Tahun 2024

a.3. Analisis Keberhasilan dan Kegagalan

- Narasi Dasar Hukum
- Narasi Kronologi Target, Revisi Target (Jika Ada) pada Perjanjian Kinerja
- Narasi Faktor Keberhasilan (minimal 3)
- Narasi Faktor Kegagalan atau Potensi Kegagalan (minimal 3)
- Narasi dan Perhitungan Realisasi Kinerja
- Narasi dan Perhitungan Capaian Kinerja
- Narasi Pagu, Realisasi, dan Capaian Keuangan

a.4. Upaya untuk meningkatkan capaian di masa yang akan datang

II.2.5. **SP 02** Meningkatnya Kualitas Tata Kelola Pemerintah yang Baik

1. **IKP 01** Indeks RB Kementerian Perhubungan

a.1. Definisi Indikator Kinerja Kegiatan

a.2. Perbandingan Target dan Realisasi Kinerja Terhadap Perjanjian Kinerja Tahun 2024

a.3. Analisis Keberhasilan dan Kegagalan

- Narasi Dasar Hukum
- Narasi Kronologi Target, Revisi Target (Jika Ada) pada Perjanjian Kinerja
- Narasi Faktor Keberhasilan (minimal 3)
- Narasi Faktor Kegagalan atau Potensi Kegagalan (minimal 3)
- Narasi dan Perhitungan Realisasi Kinerja
- Narasi dan Perhitungan Capaian Kinerja
- Narasi Pagu, Realisasi, dan Capaian Keuangan

a.4. Upaya untuk meningkatkan capaian di masa yang akan datang

II.3. Realisasi Anggaran

II.3.1. Alokasi Anggaran Tahun 2024

1. Pagu Anggaran

- a.1. Rincian Per Sumber Dana Tahun 2024
 - a.2. Rincian Per Jenis Belanja Tahun 2024
 - a.3. Uraian Surat Pengesahan Revisi Anggaran
- 2. Refocusing Anggaran Tahun 2024
 - a.1. Rincian Revisi Per Sumber Dana Tahun 2024
 - a.2. Rincian Revisi Per Jenis Belanja Tahun 2024
 - a.3. Rincian Realokasi Per Sumber Dana dan Per Jenis Belanja Tahun 2024
 - a.4. Rincian Realokasi Per Sasaran Kegiatan dan Kegiatan Tahun 2024
- 3. Perbandingan Pagu dan Realisasi Tahun 2020 – 2024
- II.3.2. Realisasi Anggaran Tahun 2024
 - 1. Realisasi Anggaran Per Sasaran Kegiatan dan Kegiatan Tahun 2024
 - 2. Realisasi Anggaran Per Jenis Belanja Tahun 2024
 - 3. Realisasi Anggaran Per Sumber Dana Tahun 2024
- II.3.3. Analisis Atas Efisiensi Penggunaan Sumber Daya
 - 1. Analisis atas efisiensi penggunaan sumber daya keuangan
 - 2. Analisis atas efisiensi penggunaan sumber daya manusia
- II.3.4. Hambatan dan Kendala

BAB III PENUTUP

III. 1. Penutup

III.1.1. Ringkasan Capaian

III. 2. Hasil Evaluasi, Rekomendasi dan Unit Kerja Penanggung Jawab

Lampiran

- 1. Rencana Kerja Tahunan Tahun 2024 (scan dokumen yang telah ditanda tangani pimpinan);
- 2. Perjanjian Kinerja Tahun 2024 (scan dokumen yang telah ditanda tangani pimpinan);
- 3. Revisi Perjanjian Kinerja Tahun 2024 (scan dokumen yang telah ditanda tangani pimpinan);
- 4. Rencana Aksi Tahun 2024 (scan dokumen yang telah ditanda tangani pimpinan);
- 5. Revisi Rencana Aksi Tahun 2024 (scan dokumen yang telah ditanda tangani pimpinan);
- 6. Monitoring Rencana Aksi Tahun 2024;
- 7. Lain – lain yang dianggap perlu.

I.6. Uraian Singkat Perencanaan Strategis

Rencana Strategis Direktorat Jenderal Perhubungan Darat Tahun 2020 - 2024 merupakan rencana yang disusun untuk memberikan gambaran tentang Visi, Misi, Tujuan Sasaran, Strategi, Kebijakan dan Program Ditjen Perhubungan Darat dalam kurun waktu 2020-2024 sebagai masukan dalam penyusunan Rencana Strategis (Renstra) Kementerian Perhubungan 2020 – 2024 agar bersinergi dan mempunyai kesatuan arah dan tujuan pengembangan Ditjen Hubdat.

Dalam rangka menyelenggarakan urusan pemerintahan di bidang transportasi untuk membantu Presiden dalam menyelenggarakan pemerintahan negara, Direktorat Jenderal Perhubungan Darat berada di bawah dan bertanggung jawab kepada Menteri, mempunyai tugas menyelenggarakan perumusan dan pelaksanaan kebijakan di bidang transportasi darat. Guna mencapai sasaran, maka sebagai acuan ukuran kinerja ditetapkan Indikator Kinerja Program Direktorat Jenderal Perhubungan Darat sesuai dengan yang telah ditetapkan dalam Rencana Strategis Direktorat Jenderal Perhubungan Darat Tahun 2020-2024, sebagaimana tabel berikut ini:

Tabel I 2 Sasaran dan Indikator Kinerja Program Direktorat Jenderal Perhubungan Darat Tahun 2020 - 2024 sesuai Rencana Strategis Direktorat Jenderal Perhubungan Darat Tahun 2020 – 2024

No	Sasaran Program		Indikator Kinerja Program		Satuan	Target				
						2020	2021	2022	2023	2024
1	SP1	Terwujudnya Konektivitas Nasional	IKP 1	Rasio konektivitas transportasi darat	Rasio	0,640	0,710	0,790	0,860	0,930
			IKP 2	Rasio konektivitas transportasi Perkotaan	Rasio	0,273	0,455	0,591	0,727	1,000
2	SP2	Meningkatnya Kinerja Pelayanan Perhubungan	IKP 3	Indeks Kepuasan Masyarakat Terhadap Pelayanan Transportasi Darat	%	80,000	83,000	85,000	88,400	88,500
			IKP 4	On Time Performance (OTP) Transportasi SDP	%	83,000	83,100	83,200	83,300	83,400
			IKP 5	On Time Performance (OTP) Transportasi Perkotaan	%	50,000	55,000	60,000	65,000	70,000
3	SP3	Meningkatnya Keselamatan Transportasi	IKP 6	Rasio Kejadian Kecelakaan Transportasi Jalan per 10.000 Keberangkatan	Rasio	0,020	0,019	0,016	0,014	0,011

No	Sasaran Program		Indikator Kinerja Program		Satuan	Target				
						2020	2021	2022	2023	2024
			IKP 7	Rasio Kejadian Kecelakaan Transportasi Penyeberangan per 10.000 Pelayaran	Rasio	0,088	0,086	0,085	0,084	0,083
4	SP4	Meningkatnya Kualitas Tata Kelola Kebijakan, Regulasi dan Hukum	IKP 1	Rasio Jumlah Peraturan Menteri Perhubungan yang Mendapat <i>Class Action</i> oleh Masyarakat dibandingkan dengan Peraturan Menteri Perhubungan yang Dikeluarkan/Ditetapkan	%	0,300	0,200	0,100	0,100	0,000
5	SP5	Meningkatnya Kualitas Tata Kelola Pemerintah yang Baik	IKP 1	Indeks RB Kementerian Perhubungan	Nilai	78,000	79,000	79,500	80,000	80,500

I.6.1. Uraian Rencana Kinerja Tahunan Tahun 2024

Rencana Kerja Tahunan merupakan penjabaran dari sasaran dan program yang telah ditetapkan dalam rencana strategis, yang akan dilaksanakan berdasarkan Indikator Kinerja Program melalui berbagai kegiatan tahunan. Di dalam rencana kinerja ini ditetapkan capaian kinerja tahun 2024 untuk seluruh indikator kinerja yang ada pada tingkat sasaran dan program. Rencana Kinerja Tahunan Direktorat Jenderal Perhubungan Darat Tahun 2024 terdiri dari Indikator Kinerja Program guna mencapai sasaran dengan target yang akan dicapai. Untuk lebih jelas dapat dilihat pada tabel di bawah ini:

Tabel I 3 Rencana Kinerja Tahunan 2024

No	Sasaran Program		Indikator Kinerja Program		Satuan	Target
1	SP1	Meningkatnya Konektivitas Transportasi Nasional	IKP 1	Rasio Konektivitas Transportasi Darat	Rasio	0,926
			IKP 2	Rasio Konektivitas Transportasi Perkotaan	Rasio	1,000
2	SP2	Meningkatnya Kinerja Pelayanan Perhubungan	IKP 1	Indeks Kepuasan Masyarakat Terhadap Pelayanan Transportasi Darat	Nilai	88,500
			IKP 6	<i>On Time Performance</i> (OTP) Transportasi SDP	%	83,400
			IKP 7	<i>On Time Performance</i> (OTP) Transportasi Perkotaan	%	70,000
3	SP3	Meningkatnya Keselamatan Transportasi	IKP 1	Rasio Kejadian Kecelakaan Transportasi Jalan per 10.000 Keberangkatan	Rasio	0,011

No	Sasaran Program		Indikator Kinerja Program		Satuan	Target
			IKP 2	Rasio Kejadian Kecelakaan Transportasi Penyeberangan per 10.000 Pelayaran	Rasio	0,083
4	SP4	Meningkatnya Kualitas Tata Kelola Kebijakan, Regulasi, dan Hukum	IKP 1	Rasio jumlah Peraturan Menteri Perhubungan yang Mendapat <i>Class Action</i> oleh Masyarakat Dibandingkan dengan Peraturan Menteri Perhubungan yang Dikeluarkan/Ditetapkan	%	0,000
5	SP5	Meningkatnya Kualitas Tata Kelola Pemerintahan yang Baik	IKP 1	Indeks RB Kementerian Perhubungan	Nilai	80,500

I.7. Uraian Perjanjian Kinerja Tahun 2024

Perjanjian Kinerja Direktorat Jenderal Perhubungan Darat merupakan kontrak kinerja antara Direktorat Jenderal Perhubungan Darat dengan Menteri Perhubungan dan harus dilaksanakan dalam tahun 2024 dan merupakan indikator yang didukung melalui pendanaan APBN. Hal ini disebabkan adanya kewenangan yang dilaksanakan oleh pemerintah daerah sesuai dengan Undang-undang Nomor 32 Tahun 2004 tentang Pemerintah Daerah.

Indikator kinerja yang akan dilaksanakan untuk mencapai Sasaran Direktorat Jenderal Perhubungan Darat melalui Program Penyelenggaraan dan Pengelolaan Transportasi Darat dengan Total Anggaran **Rp. 6.664.310.350.000,-** adalah sebagai berikut:

Tabel I 4 Perjanjian Kinerja Tahun 2024

No	Sasaran Program		Indikator Kinerja Program		Satuan	Target
1	SP1	Meningkatnya Konektivitas Transportasi Nasional	IKP 1	Rasio Konektivitas Transportasi Darat	Rasio	0,946
			IKP 2	Rasio Konektivitas Transportasi Perkotaan	Rasio	0,636
2	SP2	Meningkatnya Kinerja Pelayanan Perhubungan	IKP 1	Indeks Kepuasan Masyarakat Terhadap Pelayanan Transportasi Darat	Nilai	94,057
			IKP 6	<i>On Time Performance</i> (OTP) Transportasi SDP	%	83,513
			IKP 7	<i>On Time Performance</i> (OTP) Transportasi Perkotaan	%	33,655
3	SP3	Meningkatnya Keselamatan Transportasi	IKP 1	Rasio Kejadian Kecelakaan Transportasi Jalan per 10.000 Keberangkatan	Rasio	0,008

No	Sasaran Program		Indikator Kinerja Program		Satuan	Target
			IKP 2	Rasio Kejadian Kecelakaan Transportasi Penyeberangan per 10.000 Pelayaran	Rasio	0,033
4	SP4	Meningkatnya Kualitas Tata Kelola Kebijakan, Regulasi, dan Hukum	IKP 1	Rasio jumlah Peraturan Menteri Perhubungan yang Mendapat <i>Class Action</i> oleh Masyarakat Dibandingkan dengan Peraturan Menteri Perhubungan yang Dikeluarkan/Ditetapkan	%	0,000
5	SP5	Meningkatnya Kualitas Tata Kelola Pemerintahan yang Baik	IKP 1	Indeks RB Kementerian Perhubungan	Nilai	80,500

Kegiatan			Anggaran
1.	Infrastruktur Konektivitas Transportasi Darat	Rp.	2.346.667.890.000
2.	Pelayanan Transportasi Darat	Rp.	1.004.932.078.000
3.	Keselamatan dan Keamanan Transportasi Darat	Rp.	1.308.240.422.000
4.	Penunjang Teknis Transportasi Darat	Rp.	750.352.726.000
5.	Pengelolaan Sistem Informasi dan Teknologi Transportasi Darat	Rp.	46.599.813.000
6.	Pengelolaan Organisasi dan SDM Transportasi Darat	Rp.	567.491.683.000
7.	Pengelolaan Perencanaan Keuangan BMN dan Umum Transportasi Darat	Rp.	640.025.738.000

I.7.1. Uraian Revisi I Perjanjian Kinerja Tahun 2024

Revisi I Perjanjian Kinerja Direktorat Jenderal Perhubungan Darat pada prinsipnya sama seperti Perjanjian Kinerja. Hanya saja pada dokumen Revisi I Perjanjian Kinerja, terdapat perubahan target ataupun anggaran yang harus dilaksanakan dalam sisa Tahun 2024 ini. Total Anggaran yang dibutuhkan untuk melaksanakan Indikator Kinerja dalam mencapai Sasaran Direktorat Jenderal Perhubungan Darat pada dokumen Revisi I Perjanjian Kinerja Tahun 2024, yaitu sebesar **Rp. 6.690.822.067.000,-**

Sama seperti dokumen Perjanjian Kinerja, dokumen Revisi I Perjanjian Kinerja juga merupakan suatu dasar untuk penilaian pelaksanaan kegiatan Direktorat Jenderal Perhubungan Darat untuk menggantikan dokumen Perjanjian Kinerja ketika terdapat perubahan pimpinan ataupun perubahan anggaran. Revisi I Perjanjian Kinerja Ditjen Perhubungan Darat tahun 2024 dapat dilihat pada Tabel berikut ini:

Tabel I 5 Revisi I Perjanjian Kinerja Tahun 2024

No	Sasaran Program		Indikator Kinerja Program		Satuan	Target
1	SP1	Meningkatnya Konektivitas Transportasi Nasional	IKP 1	Rasio Konektivitas Transportasi Darat	Rasio	0,946
			IKP 2	Rasio Konektivitas Transportasi Perkotaan	Rasio	0,636
2	SP2	Meningkatnya Kinerja Pelayanan Perhubungan	IKP 1	Indeks Kepuasan Masyarakat Terhadap Pelayanan Transportasi Darat	Nilai	94,057
			IKP 6	<i>On Time Performance</i> (OTP) Transportasi SDP	%	83,513
			IKP 7	<i>On Time Performance</i> (OTP) Transportasi Perkotaan	%	33,655
3	SP3	Meningkatnya Keselamatan Transportasi	IKP 1	Rasio Kejadian Kecelakaan Transportasi Jalan per 10.000 Keberangkatan	Rasio	0,008
			IKP 2	Rasio Kejadian Kecelakaan Transportasi Penyeberangan per 10.000 Pelayaran	Rasio	0,033
4	SP4	Meningkatnya Kualitas Tata Kelola Kebijakan, Regulasi, dan Hukum	IKP 1	Rasio jumlah Peraturan Menteri Perhubungan yang Mendapat <i>Class Action</i> oleh Masyarakat Dibandingkan dengan Peraturan Menteri Perhubungan yang Dikeluarkan/Ditetapkan	%	0,000
5	SP5	Meningkatnya Kualitas Tata Kelola Pemerintahan yang Baik	IKP 1	Indeks RB Kementerian Perhubungan	Nilai	80,500

Kegiatan			Anggaran	
1.	Infrastruktur Konektivitas Transportasi Darat	Rp.	2.299.371.408.000	
2.	Pelayanan Transportasi Darat	Rp.	1.027.264.094.000	
3.	Keselamatan dan Keamanan Transportasi Darat	Rp.	1.306.210.555.000	
4.	Penunjang Teknis Transportasi Darat	Rp.	781.104.659.000	
5.	Pengelolaan Sistem Informasi dan Teknologi Transportasi Darat	Rp.	46.599.813.000	
6.	Pengelolaan Organisasi dan SDM Transportasi Darat	Rp.	567.762.706.000	
7.	Pengelolaan Perencanaan Keuangan BMN dan Umum Transportasi Darat	Rp.	662.508.832.000	

PENDAHULUAN

AKUNTABILITAS
KINERJA

PENUTUP

LAMPIRAN

BAB I

BAB II

BAB III

BAB II AKUNTABILITAS KINERJA

II.1. Tahapan Pengukuran Kinerja

Akuntabilitas Kinerja adalah Perwujudan kewajiban suatu instansi pemerintah untuk mempertanggungjawabkan keberhasilan dan kegagalan pelaksanaan misi organisasi dalam mencapai sasaran dan tujuan yang telah ditetapkan melalui sistem pertanggungjawaban secara periodik.

II.2. Pengukuran Capaian Kinerja

Pengukuran kinerja digunakan sebagai dasar untuk menilai keberhasilan dan kegagalan pelaksanaan kegiatan sesuai dengan sasaran dan tujuan yang telah ditetapkan dalam rangka mewujudkan visi dan misi. Pengukuran tersebut merupakan hasil dari suatu penilaian yang sistematis dan didasarkan pada kelompok indikator kinerja.

Tahapan Pengukuran Kinerja dilakukan melalui sistem aplikasi berbasis web *E-Performance* yang menyediakan fasilitas Inputting, updating dan monitoring pengukuran kinerja per bulan maupun triwulan yang dapat dimanfaatkan unit kerja Eselon I, II dan III mandiri di lingkungan Direktorat Jenderal Perhubungan Darat, dengan alamat <http://www.eperformance.dephub.go.id> dimana dengan menggunakan sistem aplikasi ini pelaksanaan monitoring dapat dilakukan secara intensif sehingga penyelenggaraan manajemen kinerja organisasi menjadi optimal.

Guna memudahkan penggunaan sistem aplikasi tersebut, terus dilakukan upaya penyempurnaan atas sistem aplikasi tersebut agar para operator pada unit kerja di lingkungan Direktorat Jenderal Perhubungan Darat lebih mudah menggunakan sistem aplikasi, di samping itu diupayakan pula bagi setiap operator yang bertugas menjalankan/melaksanakan sistem aplikasi dapat diberikan *reward* atas hasil kerjanya dan penilaian unit kerja masing-masing.

Melalui penggunaan aplikasi ini dapat dijadikan evaluasi rutin atas capaian kinerja secara periodik tiap bulannya. Hal ini menjadi salah satu materi yang direkomendasikan Tim

Evaluators SAKIP from the Ministry of PAN and RB, which can increase the achievement value of the SAKIP evaluation results of the Directorate General of Land Transportation is expected to arrive.

1. Metode Pengukuran

In determining the performance measurement value, the performance measurement result is intended to be presented in the form of percentage. The formula used in the performance measurement percentage achievement for the Program Performance Indicator is as follows:

➤ Persentase Pengukuran Indikator Kinerja Program (IKP)

Based on the Minister's Regulation of the Directorate General of Land Transportation Number PM. 85 Year 2020 regarding the Management System of Performance Accountability of Government Agencies, it has been determined the way of calculation of the percentage achievement of performance as follows:

- a) If the realization of **achievement is higher** indicates **performance is better**, then the calculation of performance measurement uses the formula as follows:

$$\text{Capaian Kinerja} = \frac{\text{Realisasi}}{\text{Target}} \times 100 \%$$

- b) If the realization of **achievement is higher** indicates **performance is worse**, then the calculation of performance measurement uses the formula as follows:

$$\text{Capaian Kinerja} = \frac{(\text{Target} - (\text{Realisasi} - \text{Target}))}{\text{Target}} \times 100 \%$$

2. Pengukuran Kinerja Direktorat Jenderal Perhubungan Darat Tahun 2024

Performance measurement that is carried out is a measurement against the realization of performance and also an analysis of the efficiency of resource use. Performance measurement of performance achievement includes:

- Comparing between target and performance realization year 2024;
- Analysis of the causes of success/failure or improvement/decrease in performance as well as alternative solutions that are carried out;
- Analysis of the efficiency of resource use;

d) Upaya untuk meningkatkan capaian di masa yang akan datang.

Pengukuran kinerja digunakan sebagai dasar untuk menilai keberhasilan atau ketidakberhasilan pelaksanaan kegiatan program sesuai dengan sasaran yang telah ditetapkan. Hasil pengukuran kinerja Direktorat Jenderal Perhubungan Darat diperoleh berdasarkan data realisasi masing-masing Indikator Kinerja Program.

Hasil pengukuran kinerja digunakan analisis dan evaluasi kinerja dilakukan melalui pengukuran kinerja dengan menggunakan Aplikasi *E-Performance*, Laporan Monitoring Capaian Kinerja Triwulanan, Laporan Kinerja Instansi Pemerintah yang berdasarkan pada Peraturan Menteri Pendayagunaan Aparatur Negara dan Reformasi Birokrasi Nomor 53 Tahun 2014 tentang Petunjuk Teknis Perjanjian Kinerja, Pelaporan Kinerja dan Tata Cara Reviu atas Laporan Kinerja Instansi Pemerintah, dan Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 85 Tahun 2020 Tentang Penyelenggaraan Sistem Akuntabilitas Kinerja Instansi Pemerintah.

Untuk mewujudkan 3 (tiga) tujuan strategis yang telah ditetapkan dalam Renstra Direktorat Jenderal Perhubungan Darat 2020-2024, bermuara pada terwujudnya 5 (lima) Sasaran Program (SP) yang ingin dicapai pada periode 2020-2024.

Tabel II 1 Pengukuran Kinerja Direktorat Jenderal Perhubungan Darat Triwulan II Tahun 2024

	SASARAN PROGRAM /	SATUAN	TARGET	Q1			Q2		
	INDIKATOR KINERJA PROGRAM			T	R	C	T	R	C
SP1	Meningkatnya Konektivitas Transportasi Nasional					100,58%			100,58%
IKP 1	Rasio Konektivitas Transportasi Darat	rasio	0,946	0,946	0,957	101,16%	0,946	0,957	101,16%
IKP 5	Rasio Konektivitas Transportasi Perkotaan	rasio	0,636	0,636	0,636	100,00%	0,636	0,636	100,00%
SP2	Meningkatnya Kinerja Pelayanan Perhubungan					115,68%			126,90%
IKP 1	Indeks Kepuasan Masyarakat Terhadap Pelayanan Transportasi Darat	Nilai	94,057	94,057	95,143	101,15%	94,057	93,940	99,88%
IKP 6	<i>On Time Performance (OTP) Transportasi SDP</i>	%	83,513	83,513	83,533	100,02%	83,513	83,535	100,03%
IKP 7	<i>On Time Performance (OTP) Transportasi Perkotaan</i>	%	33,655	33,655	49,086	145,85%	33,655	60,844	180,79%
SP3	Meningkatnya Keselamatan Transportasi					200,00%			81,25%
IKP 1	Rasio Kejadian Kecelakaan Transportasi Jalan per 10.000 Keberangkatan	rasio	0,008	0,008	0,000	200,00%	0,008	0,019	-37,50%
IKP 2	Rasio Kejadian Kecelakaan Transportasi Penyeberangan per 10.000 Pelayaran	rasio	0,033	0,033	0,000	200,00%	0,033	0,000	200,00%
SP4	Meningkatnya Kualitas Tata Kelola Kebijakan, Regulasi, dan Hukum					200,00%			200,00%
IKP 1	Rasio jumlah Peraturan Menteri Perhubungan yang Mendapat Class Action oleh Masyarakat Dibandingkan dengan Peraturan Menteri Perhubungan yang Dikeluarkan/Ditetapkan	%	0,000	0,000	0,000	200,00%	0,000	0,000	200,00%
SP5	Meningkatnya Kualitas Tata Kelola Pemerintahan yang Baik					96,21%			96,21%
IKP 1	Indeks RB Kementerian Perhubungan	Nilai	80,500	80,500	77,450	96,21%	80,500	77,450	96,21%
	Rata-Rata Persentase Capaian Sasaran Program					142,49%			120,99%
	Rata-Rata Persentase Capaian Indikator Kinerja Program					138,27%			115,62%
	Jumlah Indikator Kinerja Program yang lebih besar atau sama dengan 100% (IKP≥100%)					5			6
	Jumlah Indikator Kinerja Program kurang dari 100% (0%≤IKP<100%)					4			3

Sumber: Data diolah dari Dit. Angkutan Jalan, Dit. Prasarana TJ, Dit. Sarana TJ, Dit. TSDP, Bag. SDM & Umum, Setditjen Hubdat dan Bag. Hukum dan Humas, Setditjen Hubdat.

Selama tahun 2024, terdiri 5 (lima) Sasaran Program (SP) dan di dalamnya terdapat 9 (sembilan) IKP Direktorat Jenderal Perhubungan Darat. Penjelasan capaian IKP untuk setiap Sasaran Program adalah sebagai berikut:

II.2.1. Sasaran Program 01 Meningkatnya Konektivitas Transportasi Nasional

Tabel II 2 Sasaran Program 01 Meningkatnya Konektivitas Transportasi Nasional

SASARAN PROGRAM / INDIKATOR KINERJA PROGRAM		SATUAN	TARGET	Triwulan 1	Triwulan 2
SP 01 Meningkatnya Konektivitas Transportasi Nasional					
IKP 01	Rasio Konektivitas Transportasi Darat	rasio	0,946		
		Target		0,946	0,946
		Realisasi		0,957	0,957
		Capaian		101,16%	101,16%
IKP 05	Rasio Konektivitas Transportasi Perkotaan	rasio	0,636		
		Target		0,636	0,636
		Realisasi		0,636	0,636
		Capaian		100,00%	100,00%

Sumber: Data diolah oleh Direktorat Angkutan Jalan, Direktorat Prasarana Transportasi Jalan, dan Direktorat Transportasi Sungai Danau dan Penyeberangan

Pencapaian Sasaran Program 01 diukur melalui 2 (dua) Indikator Kinerja Program (IKP) yaitu:

1. IKP 01. Rasio Konektivitas Transportasi Darat.
2. IKP 02. Rasio Konektivitas Transportasi Perkotaan

1. IKP 01. Rasio Konektivitas Transportasi Darat.

Keberhasilan pencapaian Sasaran Program 01 Meningkatnya Konektivitas Transportasi Nasional, Direktorat Jenderal Perhubungan Darat pada IKP Rasio Konektivitas Transportasi Darat, dapat dilihat pada tabel di bawah ini:

Tabel II 3 Capaian Rasio Konektivitas Transportasi Darat Triwulan II Tahun 2024

SP 01	Meningkatnya Konektivitas Transportasi Nasional	
IKP 01	Rasio Konektivitas Transportasi Darat	Satuan: Rasio
Target/Realisasi/Capaian	Triwulan I	Triwulan II
Target	0,946	0,946
Realisasi	0,957	0,957
Capaian	101,16%	101,16%

Sumber: Data diolah oleh Direktorat Angkutan Jalan, Direktorat Prasarana Transportasi Jalan, dan Direktorat Transportasi Sungai Danau dan Penyeberangan

a.1. Definisi Indikator Kinerja Program

IKP 01. Rasio Konektivitas Transportasi Darat merupakan perbandingan layanan dan fasilitas transportasi darat pada Kawasan Prioritas Nasional terhadap jumlah total Kawasan Prioritas Nasional yang telah ditetapkan.

Untuk menghitung IKP 01. Rasio Konektivitas Transportasi Darat digunakan rumus sebagai berikut:

$$= \frac{\text{Jumlah Kawasan Strategis Nasional, DTPK dan Pusat Kegiatan Nasional yang terlayani Angkutan Umum di Jalan dan Angkutan Penyeberangan}}{\text{Jumlah Kawasan Strategis Nasional, DTPK dan Pusat Kegiatan Nasional yang ditetapkan}}$$

Keterangan:

Jumlah Kawasan Strategis Nasional, DTPK dan Pusat Kegiatan Nasional yang ditetapkan adalah Jumlah Kawasan Prioritas Nasional terdiri 93 kawasan [rincian total 106 kawasan dengan 13 kawasan (1 kawasan beririsan dan 12 kawasan tidak masuk perhitungan dalam RPJMN 2020-2024)]:

Tabel II 4 Jumlah Kawasan Prioritas Nasional

No.	Kawasan Prioritas Nasional	Jumlah Kawasan	Dikurangi		Jumlah Kawasan Dihitung
			Kawasan Beririsan	Kawasan tidak masuk perhitungan RPJMN 2020-2024	
	Total Kawasan Prioritas Nasional	106	1	12	93
1	Kawasan Strategis Nasional	32	1	4	27
1.a)	Destinasi Pariwisata Prioritas (DPP)	10	-	-	10
1.b)	Kawasan Industri (KI)	9	-	-	9

No.	Kawasan Prioritas Nasional	Jumlah Kawasan	Dikurangi		Jumlah Kawasan Dihitung
			Kawasan Beririsan	Kawasan tidak masuk perhitungan RPJMN 2020-2024	
	Total Kawasan Prioritas Nasional	106	1	12	93
1.c)	Kawasan Ekonomi Khusus (KEK)	13	1	4	8
2	Daerah Perbatasan, Terpencil, Kepulauan (DTPK)	32	-	8	24
3	Pusat Kegiatan Nasional	42	-	-	42

1. Kawasan Strategis Nasional (32) terdiri dari:

a) 10 Destinasi Pariwisata Prioritas (DPP):

1. KSPN Danau Toba;
2. KSPN Tanjung Kelayang;
3. KSPN Borobudur;
4. KSPN Bromo Tengger Semeru;
5. KSPN Mandalika
6. KSPN Labuan Bajo;
7. KSPN Likupang;
8. KSPN Wakatobi
9. KSPN Morotai;
10. KSPN Raja Ampat.

b) 9 (Sembilan) Kawasan Industri (KI) :

1. KI Sei Mangkei;
2. KI Galang Batang;
3. KI Bintan Aerospace;
4. KI Sadai;
5. KI Ketapang
6. KI Surya Borneo;
7. KI Palu;
8. KI Teluk Weda;
9. KI Teluk Bintuni

c) 13 Kawasan Ekonomi Khusus (KEK):

1. KPBPB Sabang;
2. KEK Arun Lhokseumawe;
3. KPBPB Batam Bintan Karimun
4. KEK Tanjung Kelayang;
5. KEK Tanjung Lesung;
6. KEK Maloy Batuta Trans Kalimantan;
7. KEK Bitung;
8. KEK Morotai;
9. KEK Sorong.
10. KI/KEK Sei Mangkei*;
11. KI/KEK Galang Batang*;
12. KEK Mandalika*;
13. KI/KEK Palu*.

****) 4 KEK Tidak masuk perhitungan dalam RPJMN 2020-2024 sebagai penyebut Rasio Konektivitas Transportasi Darat***

2. 32 Daerah Terpencil, Perbatasan, Kepulauan (DTPK)

- | | | |
|---------------------|----------------------------|--------------------|
| 1) Sabang; | 12. Nunukan; | 23. Boven Digoel; |
| 2) Serdang Bedagai; | 13. Belu; | 24. Peg. Bintang; |
| 3) Kep. Meranti; | 14. Rote Ndao; | 25. Dumai*; |
| 4) Natuna; | 15. Alor; | 26. Bintan*; |
| 5) Kep. Anambas; | 16. Sabu Raijua; | 27. Karimun*; |
| 6) Sambas; | 17. Kep. Sangihe; | 28. Kupang*; |
| 7) Sanggau; | 18. Kep. Talaud; | 29. Kep. Morotai*; |
| 8) Kapuas Hulu; | 19. Maluku Barat Daya; | 30. Raja Ampat*; |
| 9) Sintang; | 20. Maluku Tenggara Barat; | 31. Merauke*; |
| 10) Kutai Barat; | 21. Kep. Aru | 32. Jayapura*. |
| 11) Malinau; | 22. Keerom; | |

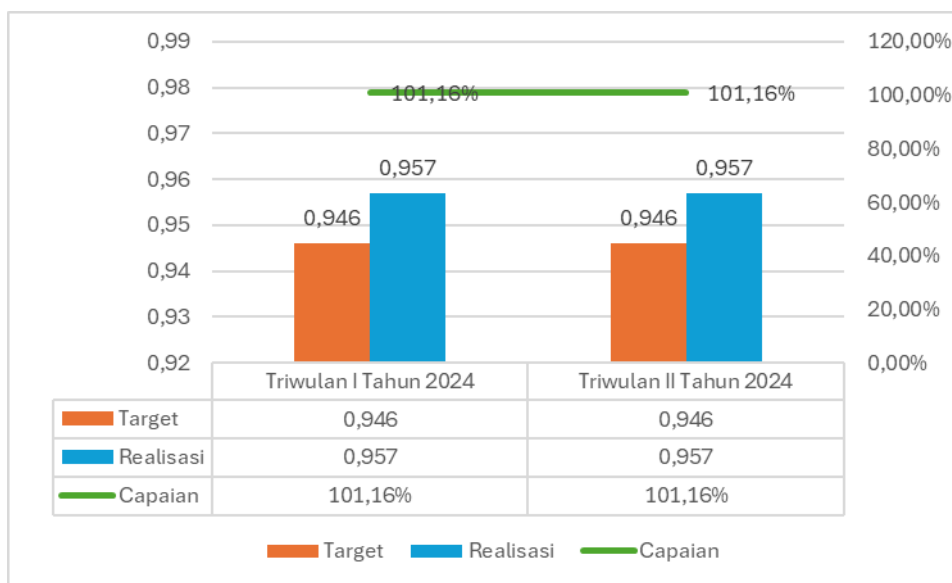
****) 8 DTPK Tidak masuk perhitungan dalam RPJMN 2020-2024 sebagai penyebut Rasio Konektivitas Transportasi Darat***

3. 42 Pusat Kegiatan Nasional (PKN)

- | | | |
|---------------------------------|------------------------|-----------------------------------|
| 1) Banda Aceh; | 15) Bandung Raya; | 29. Balikpapan-Samarinda-Bontang; |
| 2) Mebidangro; | 16) Cirebon; | 30. Tarakan; |
| 3) Padang-Lubuk Agung-Pariaman; | 17) Surakarta; | 31. Gorontalo; |
| 4) Pekanbaru; | 18) Kedungsepur; | 32. Manado; |
| 5) Dumai; | 19) Cilacap; | 33. Bitung; |
| 6) Batam; | 20) Yogyakarta; | 34. Palu; |
| 7) Jambi; | 21) Gerbangkertosusilo | 35. Maminasata; |
| 8) Palembang dsk; | 22) Malang; | 36. Kendari; |
| 9) Bengkulu; | 23) Sarbagita; | 37. Ambon; |
| 10) Pangkal Pinang; | 24) Mataram Raya; | 38. Ternate; |
| 11) Bandar Lampung; | 25) Kupang; | 39. Sorong; |
| 12) Jabodetabek; | 26) Pontianak; | 40. Timika; |
| 13) Serang; | 27) Palangkaraya; | 41. Jayapura; |
| 14) Cilegon; | 28) Banjarmasin dsk; | 42. Merauke. |

a.2. Perbandingan Realisasi dan Target Kinerja Pada Revisi I Perjanjian Kinerja Ditjen Hubdat Tahun 2024

Realisasi kinerja Rasio Konektivitas Transportasi Darat Triwulan II Tahun 2024 sebesar 0,957 jika dibandingkan dengan target Revisi I Perjanjian Kinerja Tahun 2024 sebesar 0,946 maka capaian kinerja mencapai 101,16%. Pencapaian ini digambarkan pada diagram dibawah ini:



Gambar II 1 Diagram Perbandingan Realisasi dan Target Kinerja Rasio Konektivitas Transportasi Darat Pada Revisi I Perjanjian Kinerja Ditjen Hubdat Tahun 2024

a.3. Analisa Keberhasilan/Kegagalan

➤ Dasar Hukum

Berdasarkan RPJMN Tahun 2020-2024 Kementerian Perhubungan, terdapat sebanyak 93 (sembilan puluh tiga) Kawasan Strategis Nasional yang ditetapkan untuk dilayani angkutan umum dan fasilitas prasarana jalan serta angkutan dan fasilitas sarana dan prasarana penyeberangan sebagaimana terdapat dalam **Lampiran 7**. Dari total kawasan tersebut, Direktorat Jenderal Perhubungan Darat telah melayani 83 Kawasan Strategis Nasional dengan rincian sebagai berikut:

1. Angkutan dan Fasilitas Prasarana Jalan

Kawasan Strategis Nasional yang telah dilayani **Angkutan Jalan** melalui ¹AKAP, ²ALBN, ³Angkutan Jalan Perintis, ⁴Angkutan Antarmoda dan **Fasilitas Prasarana Jalan** melalui ¹Pembangunan Terminal Penumpang Tipe A dan ²Terminal Barang untuk umum adalah sebanyak **42 kawasan**. Layanan Angkutan dan Fasilitas Prasarana Jalan tersebut dijelaskan dalam rincian sebagai berikut:

a) Angkutan Antar Kota Antar Provinsi (AKAP)

Sesuai Surat Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Darat Nomor SK.6298/AJ.205/DRJD/2014 tanggal 7 Oktober 2014 tentang Jaringan Trayek dan Kebutuhan Kendaraan pada Trayek Angkutan Antar Kota Antar Provinsi (AKAP) di Seluruh Indonesia, ditetapkan sebanyak 2.473 trayek untuk dilayani AKAP. Selanjutnya perlu dilakukan evaluasi terhadap Surat Keputusan trayek Angkutan Antar Kota Antar Provinsi (AKAP) diatas, dikarenakan :

1. Penyesuaian dinamika perubahan jaringan jalan, dengan berfungsinya tol penghubung antar kota;
2. Upaya dalam rangka meramaikan terminal tipe A;
3. Penyesuaian jaringan trayek untuk menyebut nama terminal, tidak hanya nama Kota; dan
4. Review kebutuhan jaringan trayek angkutan AKAP.

Berdasarkan hasil evaluasi diatas, maka diterbitkannya Surat Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Darat Nomor KP-DRJD 8410 Tahun 2023 tanggal 11 Desember 2023 Tentang Penetapan Trayek dan Jumlah Kebutuhan Kendaraan Pada Pelayanan Angkutan Antar Kota Antar Provinsi di Seluruh Indonesia dimana ditetapkan sebanyak 2.375 Trayek untuk dilayani Angkutan AKAP. Berdasarkan dari Aplikasi SPIONAM (Sistem Informasi Perizinan Online Angkutan dan Multimoda), jumlah trayek yang telah terlayani pada Triwulan II Tahun 2024 sejumlah 2.244 trayek. Sisa 131 trayek belum terlayani karena belum ada yang mengajukan permohonan perizinan layanan Angkutan AKAP pada trayek tersebut.

Dari 2.244 trayek yang terlayani terdapat 1.372 (seribu tiga ratus tujuh puluh dua) trayek yang melayani di 41 (empat puluh satu) Kawasan Strategis Nasional. Sisa 872 trayek tidak masuk dalam perhitungan rasio konektivitas transportasi darat karena tidak masuk dalam Kawasan Strategis Nasional.

b) Angkutan Lintas Batas Negara (ALBN)

Sesuai Surat Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Darat Nomor SK.6298/AJ.205/DRJD/2014 tanggal 7 Oktober 2014 tentang Jaringan Trayek dan Kebutuhan Kendaraan pada Trayek Angkutan Antar Kota Antar Provinsi (AKAP) di Seluruh Indonesia, terdapat 4 (empat) trayek ALBN yang ditetapkan. Selanjutnya dilakukan evaluasi dimana terbit Surat Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Darat Nomor KP-DRJD 8410 Tahun 2023 tanggal 11 Desember 2023 Tentang Penetapan Trayek dan Jumlah Kebutuhan Kendaraan Pada Pelayanan Angkutan Antar Kota Antar Provinsi di Seluruh Indonesia sebagaimana **Lampiran 8**. Pada SK trayek tersebut terdapat 2 (dua) Trayek Angkutan ALBN yang ditetapkan dikarenakan pada SK yang lama terdapat trayek yang sama. Pada tanggal 30 September 2022, ditetapkan jaringan trayek dan kebutuhan kendaraan pada trayek Angkutan Lintas Batas Negara Indonesia - Timor Leste dengan Nomor KP-DRJD 7869 Tahun 2022 **Lampiran 9**. Maka Angkutan Lintas Batas Negara yang terlayani saat ini ada 3 trayek ALBN dengan rincian sebagai berikut:

Tabel II 5 Lintasan Trayek ALBN

No.	Kode Trayek	Lintasan Trayek ALBN
1.	6171990001	Terminal Sei Ambawang Pontianak (Indonesia) - Kuching (Malaysia)
2.	6171990002	Terminal Sei Ambawang Pontianak (Indonesia) - Bandar Seri Begawan (Brunei Darussalam)
3.	5371167001	Kupang (Indonesia) – Soe (Indonesia) - Kefamenanu (Indonesia) - Atambua (Indonesia) - Motaain (Indonesia)/Batugade (Timor Leste) - Maubara (Timor Leste) - Liquica (Timor Leste) -Tibar (Timor Leste) - Dili (Timor Leste)

Dari jumlah trayek ALBN yang terlayani tersebut terdapat 3 (tiga) trayek yang melayani pada 2 (dua) Kawasan Strategis Nasional dengan rincian sebagaimana berikut:

Tabel II 6 Trayek yang melayani 2 (dua) kawasan

No.	Trayek	Kawasan Prioritas Nasional
1.	Terminal Sei Ambawang Pontianak (Indonesia) - Kuching (Malaysia)	KEK MBTK (Maloy Batuta Trans Kalimantan)
2.	Terminal Sei Ambawang Pontianak (Indonesia) - Bandar Seri Begawan (Brunei Darussalam)	
3.	Kupang (Indonesia) - Dili (Timor Leste)	Pusat Kegiatan Nasional (PKN) Kupang

a) Angkutan Jalan Perintis

Sesuai Surat Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Darat Nomor KP-DRJD 8317 Tahun 2023 tanggal 27 Oktober 2023 tentang Penetapan Jaringan Trayek Angkutan Jalan Perintis Tahun 2024 ditetapkan sebanyak 322 trayek perintis sebagaimana dalam **Lampiran 10**. Dari 322 trayek tersebut terdapat 111 (seratus sebelas) trayek yang melayani 35 (tiga puluh lima) wilayah Kawasan Strategis Nasional dan sisanya 211 trayek tidak masuk dalam perhitungan rasio konektivitas karena tidak masuk dalam Kawasan Strategis Nasional.

d) Angkutan Antarmoda

Berdasarkan Surat Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Darat Nomor KP-DRJD 2654 Tahun 2021 pada tanggal tanggal 27 Agustus 2021 berjumlah 90 trayek (**Lampiran 11**) dan telah diubah menjadi SK Dirjen Hubdat Nomor: KP-DRJD 4090 Tahun 2021 pada tanggal 24 Desember 2021 tentang Penetapan Jaringan Trayek Pada Kawasan Strategis Pariwisata Nasional (KSPN) Tahun 2022 berjumlah 93 trayek (**Lampiran 12**). Dan kemudian diubah menjadi SK Dirjen Hubdat Nomor: KP-DRJD 9842 Tahun 2022 tentang Jaringan Trayek Angkutan Jalan Pada Kawasan Strategis Pariwisata Nasional Tahun 2023 berjumlah 35 trayek (**Lampiran 13**). Untuk layanan Angkutan Antarmoda pada tahun 2024, merujuk pada SK Dirjen Hubdat Nomor: KP-DRJD 7332 Tahun 2023 tentang Jaringan Trayek Angkutan Jalan Pada Kawasan Strategis Pariwisata Nasional Tahun 2024 berjumlah 34 trayek (**Lampiran 14**). Perubahan jumlah trayek dengan menyesuaikan usulan dari BPTD wilayah KSPN yang akan operasional pada tahun 2024. Dari jumlah penetapan 34 (tiga puluh empat) trayek tersebut, keseluruhannya berhasil

teralisasi di tahun 2024 yang meliputi 10 (sepuluh) wilayah Kawasan Prioritas Nasional dengan rincian sebagai berikut:

1. **21 trayek** melayani pada 8 kawasan dari 10 kawasan Destinasi Pariwisata Prioritas (DPP);
2. Sedangkan, **13 trayek** melayani di luar kawasan DPP akan tetapi masuk dalam kawasan KSPN yang tidak dihitung pada perhitungan Rasio Konektivitas Transportasi Darat.

Tabel II 7 Rincian Trayek Angkutan Antarmoda KSPN 2024

Jumlah Trayek Angkutan Antarmoda berdasarkan KP-DRJD 7332 Tahun 2023	Rincian Status Layanan Trayek	Keterangan
34	34 terlayani	21 (yang dihitung 8/10 kawasan) 13 (tidak masuk perhitungan)

Penetapan operator yang melayani Angkutan Antarmoda KSPN dilakukan melalui mekanisme *tender* yang bisa diikuti oleh seluruh perusahaan angkutan umum. Adapun perusahaan angkutan umum yang ditetapkan menjadi operator Angkutan Antarmoda KSPN pada tahun 2024, antara lain:

Tabel II 8 Rincian Operator Angkutan Antarmoda KSPN 2024

No	Kawasan KSPN	Operator	Keterangan
1.	Danau Toba	Perum DAMRI	kawasan DPP
2.	Mandalika	Perum DAMRI	kawasan DPP
3.	Borobudur	Perum DAMRI	kawasan DPP
4.	Bromo	Perum DAMRI	kawasan DPP
5.	Tanjung Kelayang	Perum DAMRI	kawasan DPP
6.	Likupang	Perum DAMRI	kawasan DPP
7.	Tanjung Lesung	Perum DAMRI	diluar kawasan DPP
8.	Bukittinggi	Perum DAMRI	diluar kawasan DPP
9.	Wakatobi	Perum DAMRI	kawasan DPP
10.	Kawah Ijen	Perum DAMRI	diluar kawasan DPP
11.	Pacitan	Perum DAMRI	diluar kawasan DPP
12.	Labuan Bajo	Perum DAMRI	kawasan DPP
13.	Tondano	Perum DAMRI	diluar kawasan DPP

Penggunaan anggaran untuk melaksanakan program Angkutan Antarmoda KSPN dilakukan oleh masing-masing BPTD di yang berada di kawasan KSPN, adapun anggaran angkutan antarmoda di setiap kawasan KSPN, antara lain :

Tabel II 9 Rincian Anggaran Angkutan Antarmoda KSPN 2024

No	Kawasan KSPN	Pagu	Kontrak	Realisasi	%
1.	Danau Toba	2.690.034.000	2.687.296.670	1.268.514.253	47,2%
2.	Mandalika	3.286.496.000	3.215.794.284	1.568.988.374	48,79%
3.	Borobudur	7.284.000.000	5.148.859.341	2.051.030.773	39,83%
4.	Bromo	3.176.956.000	3.175.368.000	1.247.358.800	39,28%
5.	Tanjung Kelayang	2.099.256.000	2.050.730.000	743.267.000	36,24%
6.	Likupang	1.781.599.000	1.394.744.222	697.372.104	50,00%
7.	Tanjung Lesung	1.587.481.000	1.585.000.576	789.330.288	49,80%
8.	Bukittinggi	1.630.502.000	1.628.199.811	814.057.471	50,00%
9.	Wakatobi	745.000.000	745.000.000	368.647.350	49,48%
10.	Kawah Ijen	3.088.023.000	3.077.144.000	1.526.382.475	49,60%
11.	Pacitan	2.743.620.000	2.743.026.000	1.270.343.000	46,31%
12.	Labuan Bajo	1.014.545.000	1.010.650.000	312.231.842	30,89%
13.	Tondano	1.500.375.000	1.296.464.198	648.232.098	50,00%
	TOTAL	32.627.887.000	29.758.277.102	13.305.755.828	44,71%

Keterangan: *cut off* anggaran per tanggal 30 Juni 2024

e) Terminal Penumpang Tipe-A

Berdasarkan Keputusan Menteri Perhubungan Nomor KM 109 Tahun 2019 tentang Penetapan Lokasi Terminal Penumpang Tipe A di Seluruh Wilayah Indonesia (**Lampiran 15**) dan KM 100 Tahun 2023 tentang Perubahan Kedua atas Keputusan Menteri Perhubungan Nomor KM 109 Tahun 2019 tentang Penetapan Lokasi Terminal Penumpang Tipe A di Seluruh Wilayah Indonesia (**Lampiran 16**), jumlah Terminal Penumpang Tipe A adalah **127 (seratus dua puluh tujuh)** terminal dengan rincian eksisting sampai dengan Triwulan II tahun 2024 sebagai berikut:

1. **113 (seratus sebelas)** Terminal Penumpang Tipe A telah **serah terima** operasional yang menjadi kewenangan Direktorat Jenderal Perhubungan Darat;
 - a) **107** Terminal Penumpang Tipe A **telah beroperasi**;
 - b) **6** Terminal Penumpang Tipe A **belum beroperasi**, dengan rincian sebagai berikut:
 - i. 2 Terminal Penumpang Tipe A masih dalam proses pembangunan dan revitalisasi yaitu:
 - Terminal Demak (Jawa Tengah);
 - Terminal Air Sebakul (Bengkulu);
 - ii. 1 Terminal Penumpang Tipe A belum dibangun (Terminal Singkawang, Kalimantan Barat);

- iii. 1 Terminal Penumpang Tipe A kondisi bangunannya kurang terawat dan sedang dilakukan studi KPBU untuk pemanfaatan aset terminal tanpa menghilangkan fungsi pelayanan terminal (Terminal Betan Subing, Provinsi Lampung);
 - iv. 1 Terminal Penumpang Tipe A aksesibilitasnya rendah dikarenakan dimensi jalan tidak bisa mengakomodasi bus besar sehingga tidak ada aktivitas keluar-masuk kendaraan dan hanya difungsikan sebagai kantor (Terminal Liwas, Provinsi Sulawesi Utara);
 - v. 1 Terminal Penumpang Tipe A masih terkendala mekanisme serah-terima aset dengan Pemerintah Daerah (Terminal Bangkalan, Provinsi Jawa Timur).
2. **4 (empat)** Terminal Penumpang Tipe A menjadi kewenangan Badan Pengelola Transportasi Jabodetabek (BPTJ) dan telah beroperasi:
- a. Terminal Pondok Cabe;
 - b. Terminal Poris Plawad;
 - c. Terminal Baranangsiang;
 - d. Terminal Jatijajar.
3. **2 (dua)** Terminal Penumpang Tipe A menjadi kewenangan Dinas Perhubungan Provinsi DKI Jakarta dan telah beroperasi:
- a. Terminal Kalideres;
 - b. Terminal Kampung Rambutan.
4. **8 (delapan)** Terminal Penumpang Tipe A belum diserahkan ke Pemerintah Pusat dan dikelola oleh Dinas Perhubungan Kabupaten/Kota serta Perusahaan Daerah:
- a. Terminal Padang Bulan;
 - b. Terminal Gerbangsari;
 - c. Terminal Induk Bekasi;
 - d. Terminal Kalijaya Cikarang;
 - e. Terminal Cicaheum;
 - f. Terminal Sri Tanjung;
 - g. Terminal Osowilangun;
 - h. Terminal Daya.

Dari 127 Terminal Tipe A tersebut terdapat 55 Terminal Penumpang Tipe A telah melayani Kawasan Strategis Nasional sebanyak 39 Kawasan dari 93 Kawasan Strategis Nasional **(Lampiran 16)**. Sisanya 72 terminal tidak masuk dalam perhitungan rasio konektivitas transportasi darat karena tidak termasuk dalam Kawasan Strategis Nasional dan/atau tidak beroperasi.

c) Terminal Barang Untuk Umum

Berdasarkan Keputusan Menteri Perhubungan Nomor:

1. KP 75 Tahun 2016 tentang Penetapan Lokasi Terminal Barang Untuk Umum dan Terminal Transit Penumpang di Entikong Kabupaten Sanggau, Provinsi Kalimantan Barat **(Lampiran 17)**;
2. KM 44 Tahun 2019 tentang Penetapan Lokasi Terminal Barang Untuk Umum Nanga Badau yang Berlokasi di Desa Janting, Kecamatan Badau, Kabupaten Kapuas Hulu, Provinsi Kalimantan Barat **(Lampiran 18)**;
3. KM 45 Tahun 2019 tentang Penetapan Lokasi Terminal Barang Untuk Umum Aruk yang Berlokasi di Desa Sebunga, Kecamatan Sajingan Besar, Kabupaten Sambas, Provinsi Kalimantan Barat **(Lampiran 19)** dan;
4. KM 139 Tahun 2021 tentang Penetapan Lokasi Terminal Barang Untuk Umum yang Berlokasi di Provinsi Nusa Tenggara Timur dan Provinsi Papua **(Lampiran 20)**.

Berikut adalah jumlah Terminal Barang untuk umum sebanyak 7 Terminal, antara lain:

1. Entikong di Kalimantan Barat;
2. Aruk di Kalimantan Barat;
3. Nanga Badau di Kalimantan Barat;
4. Motaain di Nusa Tenggara Timur;
5. Motamasin di Nusa Tenggara Timur;
6. Wini di Nusa Tenggara Timur;
7. Skouw di Papua. (PKN Jayapura).

Rincian dari 7 (tujuh) Terminal Barang Untuk Umum tersebut adalah sebagai berikut:

1. Terdapat 1 (satu) Terminal Barang Untuk Umum yaitu Terminal Barang Internasional (TBI) Entikong yang sudah selesai dibangun pada tahun 2020, dengan kondisi sejak tahun 2021 sudah ada operasional internal oleh Balai Pengelola Transportasi Darat (BPTD) akan tetapi belum ada pelayanan terhadap kendaraan barang baik kendaraan barang domestik maupun kendaraan barang internasional. Adapun kendala/masalah yang masih dihadapi Terminal Barang Internasional (TBI) Entikong adalah sebagai berikut:
 - a) Proses sertifikat lahan di Kantor Pertanahan ATR/BPN Kabupaten Sanggau dilakukan dengan beberapa tahap, saat ini telah selesai tahap 1 dengan terbitnya sertifikat a.n. Kementerian Perhubungan seluas 30.820 m² dari total lahan seluas 44.882 m². Tahap 2 akan dilakukan pendaftaran hak atas tanah setelah didapatkan Persidangan Perdata di Pengadilan Negeri Sanggau dan diketahui titik batasnya;
 - b) Berdasarkan Peraturan Menteri Keuangan Republik Indonesia Nomor 109/PMK.04/2020 Tentang Kawasan Pabean dan Tempat Penimbunan Sementara (TPS) disebutkan bahwa tempat selain pelabuhan laut dan bandara udara yang dipergunakan untuk barang ekspor dan impor harus ditetapkan sebagai Kawasan Pabean. Selain itu, bangunan dan lapangan yang digunakan untuk menimbun barang ekspor dan impor harus ditetapkan juga sebagai Tempat Penimbunan Sementara (TPS) dan terdapat badan usaha pengelola TPS;
 - c) BPTD Kelas II Kalimantan Barat sudah bersurat kepada Kepala Kantor Direktorat Jenderal Bea dan Cukai (DJBC) Kalimantan Barat perihal permohonan penetapan Kawasan Pabean, namun sampai dengan saat ini Terminal Barang Internasional Entikong belum ditetapkan sebagai Kawasan Pabean;
 - d) BPTD Kelas II Kalimantan Barat mengajukan proses persetujuan sewa barang milik negara Terminal Barang Internasional Entikong dan akan melaksanakan lelang dengan penentuan calon penyewa melalui hak menikmati yang dilakukan oleh Kantor Kekayaan Negara dan Lelang (KPKNL) Pontianak. Namun proses lelang ini belum dapat dilakukan karena Terminal Barang Internasional Entikong

- belum adanya persetujuan Sewa Barang Milik Negara oleh Kantor Kekayaan Negara dan Lelang (KPKNL) Pontianak;
- e) Beberapa kendala yang dihadapi terkait operasional antara lain belum lengkapnya fasilitas penunjang, SDM dan kompetensi personil, belum terbangunnya jalur khusus (*dedicated line*) dari Terminal Barang Internasional Entikong menuju Tebedu *Inland Port*, dan belum tersusunnya Standar Operasional Prosedur (SOP) Angkutan Barang Lintas Batas Negara.
2. Terdapat 1 (satu) Terminal Barang Untuk Umum yang sedang dalam proses pengadaan lahan untuk pembangunan jalur khusus (*dedicated lane*) pada Tahun Anggaran 2024 yaitu Terminal Barang Internasional (TBI) Motaain di Nusa Tenggara Timur.
 3. Terdapat 2 (dua) Terminal Barang Untuk Umum yang telah selesai proses pembangunannya pada Tahun Anggaran 2022 dan sedang dalam proses persiapan pengoperasian yaitu:
 - a) Terminal Barang Internasional (TBI) Skouw di Papua;
 - b) Terminal Barang Internasional (TBI) Nanga Badau di Kalimantan Barat;
 4. Terdapat 3 (tiga) Terminal Barang Untuk Umum yang masih dalam proses pembangunan, yaitu:
 - a) Terminal Barang Internasional (TBI) Aruk di Kalimantan Barat;
 - b) Terminal Barang Internasional (TBI) Motamasin di Nusa Tenggara Timur;
 - c) Terminal Barang Internasional (TBI) Wini di Nusa Tenggara Timur.

d) Fasilitas Pendukung dan Integrasi Moda

Berdasarkan:

1. Peraturan Presiden Nomor 18 Tahun 2020 tentang Rencana Pembangunan Jangka Menengah Tahun 2020 – 2024 (**Lampiran 21**);
2. Peraturan Presiden Nomor 109 Tahun 2020 tentang Perubahan Ketiga atas Peraturan Presiden Nomor 3 Tahun 2016 tentang Percepatan Proyek Strategis Nasional (**Lampiran 22**) dan;
3. Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 80 Tahun 2020 tentang Rencana Strategis Kementerian Perhubungan Tahun 2020 – 2024 (**Lampiran 23**).

Terdapat penyediaan fasilitas pendukung dan integrasi moda di **Kawasan Strategis Pariwisata Nasional dan Kawasan Strategis Nasional** dengan target penyediaan fasilitas pendukung sampai dengan tahun 2024 sebanyak **13 lokasi** dan sudah terealisasi sebanyak **13 lokasi** sebagai berikut:

1. Pembangunan Fasilitas Pendukung di Kawasan Strategis Pariwisata Nasional Mandalika dan Pembangunan Fasilitas Pendukung di Kawasan Strategis Pariwisata Nasional Mandalika (mendukung penyelenggaraan *Moto GP* tahun 2022);
2. Pembangunan Fasilitas Pendukung Lajur Sepeda di Magelang;
3. Pembangunan Fasilitas Pendukung Lajur Sepeda di Purworejo;
4. Pembangunan Fasilitas Pendukung Lajur Sepeda di Surakarta;
5. Pembangunan Fasilitas Pendukung Lajur Sepeda di Klaten;
6. Pembangunan Fasilitas Pendukung Lajur Sepeda di Salatiga;
7. Pembangunan Fasilitas Pendukung Lajur Sepeda di Palembang;
8. Pembangunan Fasilitas Pendukung di Kota Pekanbaru;
9. Pembangunan Fasilitas Pendukung di Kawasan Strategis Pariwisata Nasional Danau Toba;
10. Pembangunan Fasilitas Pendukung di Kawasan Strategis Pariwisata Nasional Borobudur;
11. Pembangunan Fasilitas Pendukung di Kawasan Strategis Pariwisata Nasional Labuan Bajo;
12. Pembangunan Fasilitas Pendukung pada Angkutan Perkotaan skema *Buy The Service* di Denpasar;
13. Pembangunan Fasilitas Pendukung dan Integrasi Moda di Kawasan Strategis Pariwisata Nasional Tanjung Lesung.

Dari target **13 (tiga belas)** lokasi penyediaan fasilitas pendukung, terdapat **13 (tiga belas)** lokasi sudah terealisasi yang berada di **9 kawasan** tersaji pada **Lampiran 24**.

2. Angkutan dan Fasilitas Sarana dan Prasarana Sungai, Danau dan Penyeberangan

Kawasan Strategis Nasional yang telah dilayani angkutan sungai, danau dan penyeberangan melalui ¹angkutan penyeberangan komersil dan ²angkutan penyeberangan perintis dan fasilitas sarana dan prasarana sungai, danau dan penyeberangan melalui ¹pembangunan pelabuhan penyeberangan dan ²kapal penyeberangan perintis adalah sebanyak **78 (tujuh puluh delapan) kawasan**. layanan angkutan dan fasilitas sarana dan prasarana sungai, danau dan penyeberangan tersebut dijelaskan dalam rincian sebagai berikut:

a) Angkutan Penyeberangan Komersil

Sesuai Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 104 Tahun 2017 tentang penyelenggaraan angkutan penyeberangan (**Lampiran 25**) bahwa lintas yang memenuhi kriteria *Load Factor* lebih besar 60% dan sudah menguntungkan secara finansial, maka masuk kedalam kategori pelayanan komersil.

Jumlah lintas penyeberangan komersil sampai dengan bulan Juni tahun 2024 adalah sebanyak 95 (sembilan puluh lima) lintas. Dari 95 (sembilan puluh lima) lintas tersebut, 85 (delapan puluh lima) lintas terdapat pada 50 (lima puluh) kawasan prioritas. Sisanya 10 (sepuluh) lintas tidak masuk dalam perhitungan rasio konektivitas karena tidak masuk dalam Kawasan Strategis Nasional. Penambahan capaian sampai dengan bulan maret tahun 2024 dikarenakan terdapat kenaikan 6 (enam) lintas perintis menjadi lintas komersil, sehingga menambah 4 (empat) kawasan prioritas untuk lintas komersil (**Lampiran 26**).

Adapun jumlah total operator yang melayani lintas penyeberangan komersil dalam Kawasan Strategis Nasional sebanyak 58 (lima puluh delapan) perusahaan penyeberangan dengan rincian sebagaimana terlampir pada **Lampiran 24**. Sementara itu untuk anggaran lintas penyeberangan komersil tidak menggunakan anggaran dari Anggaran Pendapatan Belanja Negara (APBN).

b) Angkutan Penyeberangan Perintis

Pada awal 2024, pelayanan lintas penyeberangan perintis mengacu pada Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Darat Nomor: KP-DRJD 7330 Tahun 2023 tentang Penetapan Lintas Penyeberangan Perintis Tahun Anggaran 2024 dengan jumlah sebanyak 269 lintasan (**Lampiran 27**).

Sementara 269 lintas yang beroperasi, hanya hanya **174 (seratus tujuh puluh empat)** lintas penyeberangan yang melayani **59 (lima puluh sembilan)** Kawasan Strategis Nasional dari 93 Kawasan Prioritas Nasional. Sisanya 95 (sembilan puluh lima) lintas tidak masuk dalam perhitungan rasio konektivitas karena tidak masuk dalam Kawasan Strategis Nasional. Adapun jumlah total operator yang melayani lintas penyeberangan perintis dalam Kawasan Strategis Nasional sebanyak 7 (tujuh) perusahaan penyeberangan dengan rincian sebagaimana terlampir pada **Lampiran 24**. Sementara itu untuk rincian anggaran lintas penyeberangan untuk setiap kapal perintis dapat dilihat pada tabel terlampir.

c) Pelabuhan Penyeberangan

Berdasarkan *database* Direktorat Transportasi Sungai, Danau dan Penyeberangan, jumlah Pelabuhan Sungai, Danau dan Penyeberangan hingga tahun 2024 per bulan Juni yaitu:

1. Pelabuhan Penyeberangan yang selesai dibangun serta eksisting adalah sebanyak **250 (dua ratus lima puluh) pelabuhan**; dimana:
 - a. Sebanyak **231 (dua ratus tiga puluh satu)** pelabuhan penyeberangan telah beroperasi diantaranya terdapat
 - **30 (tiga puluh)** pelabuhan yang dikelola Ditjen Hubdat,
 - **37 (tiga puluh tujuh)** pelabuhan dikelola Badan Usaha Pelabuhan (BUP), dan;
 - **164 (seratus enam puluh empat)** pelabuhan dikelola oleh Pemerintah Daerah (Pemda)
 - b. Dimana sisanya sebanyak **6 (enam)** Pelabuhan belum beroperasi;

- c. **13 (tiga belas) pelabuhan** pada kawasan KSPN Danau Toba terdapat pelabuhan danau yang melayani angkutan penyeberangan.
2. Pelabuhan Penyeberangan yang masih dalam proses Pembangunan (KDP) sebanyak **15 (lima belas) pelabuhan**;
3. Pelabuhan Penyeberangan yang masih dalam rencana Pembangunan yaitu terdapat sebanyak **209 (dua ratus sembilan) pelabuhan**;

Dari **250 (dua ratus lima puluh)** pelabuhan yang telah selesai dibangun, hanya **115 (seratus lima belas)** yang melayani **60 (enam puluh)** Kawasan Strategis Nasional. Dimana sisanya sebanyak **135 (seratus tiga puluh lima)** pelabuhan tidak masuk dalam perhitungan rasio konektivitas karena tidak masuk dalam Kawasan Strategis Nasional.

d) Kapal Penyeberangan Perintis

Berdasarkan Data aset Barang Milik Negara (BMN) Ditjen Perhubungan Darat, jumlah Kapal Penyeberangan Perintis hingga tahun 2024 yaitu:

1. Kapal penyeberangan perintis yang selesai dibangun dan beroperasi sebanyak **99 (sembilan puluh sembilan) kapal**. Seluruh kapal penyeberangan perintis yang ada sudah beroperasi dengan rincian:
 - 19 (sembilan belas) kapal penyeberangan perintis dioperasikan oleh Pemerintah Daerah (**Lampiran 24**);
 - 79 (tujuh puluh sembilan) kapal dioperasikan oleh PT. ASDP Indonesia Ferry (Persero) sesuai dengan (**Lampiran 24**);
 - 1 (satu) kapal dioperasikan oleh swasta.
2. Sisa kebutuhan kapal berdasarkan KM. 6 Tahun 2010 tentang Cetak Biru Pengembangan Transportasi Penyeberangan Tahun 2010 – 2030 adalah 87 (delapan puluh tujuh) unit kapal penyeberangan.

Dari **99 (sembilan puluh sembilan) kapal penyeberangan perintis** yang telah dibangun dan beroperasi tersebut terdapat **59 (lima puluh sembilan) kapal** yang melayani **53 (lima puluh tiga) Kawasan Strategis Nasional**. Sisanya 39 (tiga puluh sembilan) kapal tidak masuk dalam perhitungan rasio konektivitas karena tidak masuk Kawasan Strategis Nasional.

➤ **Faktor Keberhasilan**

Keberhasilan Angkutan AKAP pada Triwulan II Tahun 2024 karena:

1. Adanya sistem perizinan online SPIONAM yang terintegrasi dengan sistem perizinan berusaha *Online Single Submission* (OSS) yang dibangun oleh Kementerian Investasi, dimana saat ini dalam tahap pengembangan agar memudahkan para operator angkutan dalam mengajukan permohonan izin trayek AKAP dan memudahkan mendapatkan informasi kuota dari trayek tersebut;
2. Adanya peningkatan pada pelayanan bus AKAP, dimana kendaraan yang dioperasikan oleh operator mengalami peningkatan Standar Pelayanan Minimal (SPM) sehingga layanan yang sebelumnya Angkutan AKAP Ekonomi berubah layanan menjadi Angkutan AKAP Non Ekonomi;
3. Adanya Kegiatan Monitoring dan Evaluasi terhadap operator AKAP terkait operasional angkutan AKAP yang dilayani.

Keberhasilan Angkutan ALBN pada Triwulan II Tahun 2024 karena:

1. Adanya koordinasi Pemerintah Pusat dan Pemerintah Daerah yang menangani daerah perbatasan dalam menyediakan angkutan umum bagi masyarakat;
2. Adanya perwujudan kerjasama bilateral dalam sektor transportasi untuk mendukung peningkatan ekonomi dan perdagangan antar negara khususnya wilayah di sekitar perbatasan sehingga tidak ada ketimpangan antar dua negara;
3. Adanya kerjasama peningkatan pariwisata alam antar negara sehingga perlunya dukungan konektivitas antar dua negara.

Keberhasilan Angkutan Jalan Perintis pada Triwulan II Tahun 2024 karena:

1. Adanya dukungan pemerintah melalui pemberian subsidi angkutan jalan perintis;
2. Adanya kegiatan *survey* usulan trayek baru keperintisan angkutan jalan sebelum ditetapkan Surat Keputusan penetapan jaringan trayek angkutan jalan perintis Tahun 2024, dengan tujuan untuk melihat dan mengevaluasi trayek yang diusulkan tersebut agar membantu mobilisasi masyarakat terutama daerah-daerah yang belum terlayani angkutan umum;

3. Adanya kegiatan monitoring dan evaluasi pelaksanaan keperintisan angkutan jalan untuk melakukan evaluasi terhadap pelaksanaan operasional keperintisan trayek yang telah ditetapkan tiap tahun.

Keberhasilan Angkutan Antarmoda pada Triwulan II Tahun 2024 karena:

1. Adanya dukungan pemerintah melalui pemberian subsidi angkutan antarmoda pada Wilayah Kawasan Strategis Pariwisata Nasional yang berada di Wilayah Borobudur, Danau Toba, Bromo, Tanjung Kelayang, Likupang, Labuan Bajo, Mandalika, Tanjung Lesung, Bukit Tinggi, dan Pacitan;
2. Adanya kegiatan Monitoring dan Evaluasi pada Angkutan Kawasan Strategis Pariwisata Nasional serta pengawasan trayek Angkutan Kawasan Strategis Pariwisata Nasional yang diawasi secara digitalisasi melalui *Global Positioning System* (GPS) yang sejak tahun 2023 dilaksanakan oleh Setditjen Hubdat (aplikasi Mitra Darat);
3. Pembukaan layanan KSPN baru pada tahun 2024 yaitu KSPN Labuan Bajo di Nusa Tenggara Timur (tahun 2023 tidak ada layanan) dan KSPN Tondano di Sulawesi Utara.

Keberhasilan terhadap operasional Terminal Penumpang Tipe A pada Triwulan II Tahun 2024 karena:

1. Telah dilakukan beberapa upaya dalam rangka meningkatkan jumlah Terminal Penumpang Tipe A beroperasi diantaranya pembangunan baru lanjutan dan revitalisasi terminal yang sebelumnya tidak beroperasi;
2. Pada Tahun Anggaran 2024 telah dilakukan peningkatan pelaksanaan pemeliharaan terminal berbasis pelayanan prima (*excellent service*) pada Terminal Penumpang Tipe A yang beroperasi;
3. Telah dilakukan upaya peningkatan kompetensi petugas operasional Terminal Penumpang Tipe A melalui pelaksanaan Bimbingan Teknis Pengelolaan dan Rancang Bangun Terminal serta Uji Kompetensi Manajemen dan Petugas Terminal.

4. Telah dilakukan peresmian revitalisasi Terminal Penumpang Tipe A oleh Presiden Republik Indonesia pada terminal-terminal berikut ini :
 - Terminal Penumpang Tipe A Pakupatan, Kota Serang, Provinsi Banten;
 - Terminal Penumpang Tipe A Leuwipanjang, Kota Bandung, Provinsi Jawa Barat;
 - Terminal Penumpang Tipe A Banjar, Kota Banjar, Provinsi Jawa Barat;
 - Terminal Penumpang Tipe A Samarinda Seberang, Kota Samarinda, Provinsi Kalimantan Timur.

Keberhasilan terhadap operasional Terminal Barang Umum, pada Triwulan II Tahun 2024 karena:

1. Pada Tahun Anggaran 2024 telah dianggarkan untuk proses pengadaan lahan pembangunan jalur khusus (*dedicated lane*) Terminal Barang Internasional Motaain;
2. Dilakukan pendampingan pihak BPTD untuk menghadapi gugatan warga;
3. Mempercepat proses sertifikasi lahan tahap 2 di Terminal Barang Internasional Entikong;
4. Sedang dilakukan proses *drafting cross – border agreement* terkait angkutan penumpang dengan Pemerintah Papua Nugini untuk mempercepat proses pengoperasian Terminal Barang Internasional Skouw;
5. Direktorat Prasarana Transportasi Jalan telah berpartisipasi dalam *Strategic Planning Meeting (SPM) Brunei Darussalam – Indonesia – Malaysia – Philippines East ASEAN Growth Area (BIMP – EAGA)* dalam rangka mendiskusikan perjanjian angkutan barang lintas negara agar Terminal Barang dapat segera beroperasi.

Keberhasilan Ketersediaan Fasilitas Pendukung dan Integrasi Moda pada Kawasan Strategis Pariwisata Nasional (KSPN) pada Triwulan II Tahun 2024 yaitu:

1. Sudah dilakukan kontrak pada minggu terakhir bulan Juni untuk kegiatan pembangunan fasilitas pendukung dan integrasi moda di KSPN Tanjung Lesung;
2. Sudah dilakukan MC 0 (*Mutual Check*) pembangunan fasilitas pendukung dan integrasi moda di KSPN Tanjung Lesung;

3. Realisasi keuangan pembangunan fasilitas pendukung dan integrasi moda di KSPN Tanjung Lesung dalam tahap uang muka.

Keberhasilan Angkutan Penyeberangan Komersil pada Triwulan II Tahun 2024 karena:

1. Adanya evaluasi pada beberapa lintas perintis yang memiliki *load factor* lebih dari 60%, sehingga menyebabkan peningkatan status menjadi komersil yaitu:
 - a. Lintas Sei Asam – Sunyat, yang meningkatkan capaian jumlah lintas komersil pada kawasan Pusat Kegiatan Nasional (PKN) Pontianak;
 - b. Lintas Nunukan – Sebatik, yang meningkatkan capaian jumlah lintas komersil pada kawasan Daerah Terpencil Kepulauan Perbatasan (DTPK) Nunukan;
 - c. Lintas Kendari – Langara, yang meningkatkan capaian jumlah lintas komersil pada kawasan Pusat Kegiatan Nasional Kendari.
2. Adanya optimalisasi pada beberapa lintas, sehingga ditingkatkan statusnya menjadi lintasan komersil, yaitu:
 - a. Lintas Baktiraja – Muara, yang meningkatkan capaian jumlah lintas komersil pada kawasan KSN Danau Toba;
 - b. Lintas Agats – Warse dan Lintas Warse – Yosakor meningkatkan capaian jumlah lintas komersil pada Pusat Kegiatan Nasional (PKN) Timika.
3. Melakukan monitoring perintis dalam rangka evaluasi pelayanan dan *load factor* terhadap lintas perintis yg berpotensi menjadi komersil.

Keberhasilan Angkutan Penyeberangan Perintis pada Triwulan II Tahun 2024 karena:

1. Memberikan subsidi untuk layanan perintis lintas Lamteng – Balohan, untuk menambah capaian lintas pada kawasan KPBPB (Kawasan Perdagangan Bebas dan Pelabuhan Bebas) Sabang;
2. Memberikan subsidi untuk layanan perintis lintas Silalahi – Simanindo dan lintas Baktiraja – Sippingan, untuk menambah capaian lintas pada kawasan KSN Danau Toba;
3. Memberikan subsidi untuk layanan perintis lintas Bau Bau – Talaga dan lintas Talaga – Dongkala, untuk menambah capaian lintas pada Pusat Kegiatan Nasional Kendari

4. Memberikan subsidi untuk layanan perintis lintas Sadai – Tanjung Gading, untuk menambah capaian lintas pada kawasan KSPN Tanjung Kelayang dan Kawasan Industri (KI) Sadai;

Keberhasilan Pelabuhan Penyeberangan pada Triwulan II Tahun 2024 karena:

1. Melakukan pembangunan prasarana pelabuhan berdasarkan KM. 6 Tahun 2010 tentang Cetak Biru Pengembangan Transportasi Penyeberangan Tahun 2010 – 2030;
2. Mewujudkan pembangunan pelabuhan yang terpadu dengan moda transportasi lainnya.
3. Melakukan monitoring pembangunan pelabuhan penyeberangan secara rutin sehingga dapat segera memberikan solusi atas masalah yang didapati.

Keberhasilan Pembangunan Kapal Penyeberangan pada Triwulan II Tahun 2024 karena:

1. Melakukan pembangunan kapal penyeberangan berdasarkan cetak biru yang telah disusun;
2. Dilakukan monitoring pembangunan kapal secara rutin sehingga dapat segera memberikan solusi atas masalah yang didapati;
3. Melakukan koordinasi secara intens dengan pihak Galangan dan Supervisi agar pembangunan Kapal dapat terbangun dengan tepat waktu.

➤ **Faktor Kendala**

1. Angkutan AKAP

Adapun beberapa kendala yang dihadapi dalam Layanan Angkutan AKAP antara lain:

- a. Operator angkutan umum memberikan layanan trayek AKAP berdasarkan banyaknya permintaan (*demand*) penumpang sehingga ada trayek yang belum terlayani dikarenakan kurangnya permintaan;
- b. Adanya pelanggaran/penyimpangan trayek AKAP yang dilakukan oleh operator angkutan umum AKAP.

- c. Masih terdapat perusahaan angkutan umum AKAP yang manajemen pelayanannya masih menggunakan metode lama.

2. Angkutan ALBN

Adapun beberapa kendala yang dihadapi dalam Layanan Angkutan ALBN antara lain:

- a. Untuk pengembangan trayek ALBN tergantung pada perjanjian kerjasama antar dua negara;
- b. Kondisi infrastruktur jalan di Indonesia masih tertinggal dengan negara yang berbatasan dengan Indonesia;
- c. Jumlah operator yang mau melayani pada trayek ALBN masih terbatas.

3. Angkutan Jalan Perintis

Adapun beberapa kendala yang dihadapi dalam Layanan Angkutan Jalan Perintis antara lain:

- a. Pelayanan trayek keperintisan angkutan jalan saat ini berdasarkan usulan dari Pemerintah Daerah dimana lokasi yang diusulkan adalah daerah yang belum terlayani oleh angkutan umum saja, namun belum mengakomodir daerah Terdepan, Terluar, Tertinggal (3T);
- b. Pelayanan keperintisan angkutan jalan belum dapat dilaksanakan secara maksimal dikarenakan kondisi geografis (Seperti pegunungan atau dataran tinggi) dan akses jalan yang belum memadai;
- c. Kendaraan operasional angkutan jalan perintis sebagian besar sudah mencapai umur teknis sehingga perlu diremajakan dan kendaraan yang digunakan tidak sesuai dengan akses jalan yang dilalui.

3. Angkutan Antarmoda

Kendala yang dihadapi dalam Layanan Angkutan Antarmoda, antara lain:

- a. Terbatasnya aksesibilitas dan konektivitas antarmoda transportasi di beberapa wilayah KSPN, yang dapat menghambat aksesibilitas wisatawan menuju ke

layanan angkutan antarmoda KSPN atau destinasi wisata lainnya di daerah tersebut;

- b. Adanya resistensi dari angkutan umum yang dilewati angkutan antarmoda;
- c. Kurangnya sosialisasi dan promosi terhadap keberadaan angkutan antarmoda;
- d. Tingginya harga tiket pesawat domestik menyebabkan berkurangnya kedatangan wisatawan domestik dari luar provinsi;
- e. Kurangnya *event* yang diadakan di destinasi wisata tujuan layanan angkutan KSPN.

4. Angkutan Penyeberangan Perintis

Kendala yang dihadapi dalam Layanan Angkutan Penyeberangan Perintis antara lain:

- a. Kebutuhan angkutan penyeberangan terus meningkat, terutama untuk mengakomodir wilayah Tertinggal, Terpencil, Terluar, dan Perbatasan (3TP), mengakibatkan belum semua lintas yang diusulkan Pemerintah Daerah (Pemda) dapat diakomodir;
- b. Keterbatasan sarana kapal, dimana saat ini rata-rata 1 (satu) kapal melayani 3 lintas dikarenakan adanya moratorium pembangunan kapal baru untuk pelayanan perintis dan keterbatasan kapal milik Badan Usaha Milik Negara (BUMN);
- c. Keterbatasan anggaran, sehingga harus mengoptimalkan anggaran yang tersedia agar pelayanan dapat terus berlanjut sampai dengan akhir tahun anggaran.

5. Angkutan Penyeberangan Komersil

Faktor kendala yang dihadapi dalam Layanan Angkutan Penyeberangan Komersil antara lain:

- a. Pada beberapa lintasan, terkendala pada kekurangan fasilitas sandar (dermaga), sehingga kapal harus menunggu giliran untuk dapat sandar dan bongkar muat;
- b. Beberapa pelabuhan yang dikelola oleh Pemda kurang perawatan, sehingga kurang memberi kenyamanan untuk pengguna jasa;
- c. Pada beberapa lintas terkendala pasang surut dan perawatan Sarana Bantu Navigasi Pelayaran (SBNP).

6. Pembangunan Pelabuhan Penyeberangan

Adapun hal-hal yang menjadi kendala dalam Pembangunan Pelabuhan Penyeberangan antara lain :

- a. Terhambatnya mobilisasi pengangkutan material;
- b. Curah hujan yang tinggi;
- c. Kurangnya tenaga kerja;
- d. *Cash Flow* kontraktor pelaksana yang kurang baik;
- e. Proses Hibah lahan yang sering memakan waktu yang cukup lama dan sering terjadinya ketidaksesuaian luasan lahan yang dihibahkan dengan luasan lahan yang dibutuhkan dalam Pembangunan Pelabuhan Penyeberangan;
- f. Adanya Perubahan Desain dalam pembangunan Pelabuhan Penyeberangan yang harus disesuaikan dengan kondisi Lokasi Pembangunan Pelabuhan Penyeberangan;
- g. Belum tersedianya jalan akses ke lokasi pelabuhan penyeberangan

7. Pembangunan Kapal Penyeberangan Perintis

Adapun hal-hal yang menjadi kendala dalam Pembangunan Kapal Penyeberangan Perintis antara lain :

- a. Pada tahun anggaran 2021 – 2024 tidak terdapat pembangunan kapal penyeberangan perintis baru;
- b. Belum ada regulasi yang mengatur penetapan operator kapal sehingga sering terjadi keterlambatan operasional karena belum ada kesiapan operator kapal;
- c. Beberapa kapal yang telah diserahterimakan kepada Pemerintah Daerah tidak dirawat dengan baik mengakibatkan kapal rusak dan tidak dapat dioperasikan;
- d. *Cashflow* penyedia jasa yang kurang baik dapat menghambat proses pembangunan kapal dan mengakibatkan keterlambatan penyelesaian;
- e. Perubahan desain yang tanpa pengujian dan persetujuan dalam pembangunan kapal mengakibatkan kapal tidak sesuai dengan spesifikasi teknis dan dapat mengurangi kehandalan dalam operasional.

8. Terminal Tipe A

Adapun beberapa kendala yang dihadapi antara lain:

- a. Masih adanya pembangunan dan revitalisasi Terminal Penumpang Tipe A yang belum selesai pada Triwulan II sehingga belum dapat dioperasikan, namun ditargetkan dapat selesai dan beroperasi pada Triwulan III atau Triwulan IV;
- b. Pengoperasian beberapa Terminal Penumpang Tipe A masih terkendala status aset dan jalan akses;
- c. Masih banyaknya PO yang memilih menaik – turunkan penumpang di *pool* dan terminal bayangan.

9. Terminal Barang Umum

Adapun beberapa kendala yang dihadapi antara lain:

- a. Pengoperasian Terminal Barang masih terkendala adanya gugatan lahan oleh warga;
- b. Penyelesaian pembangunan jalur khusus (*dedicated lane*) masih dalam tahap awal pengadaan lahan sehingga ditargetkan dapat dilakukan pembangunan pada tahun 2025;
- c. Penyelesaian pentahapan pembangunan pada beberapa terminal masih dalam tahap awal kontrak sehingga ditargetkan dapat selesai pada Triwulan III atau IV;
- d. Pembangunan lanjutan Terminal Barang pada Tahun Anggaran 2024 di Terminal Barang Internasional Motamasin, Wini, dan Aruk masih dalam tahap awal pengerjaan;
- e. Pengoperasian Terminal Barang lainnya masih terkendala belum selesainya proses pembahasan *cross – border agreement*.

10. Fasilitas Pendukung dan Integrasi Moda

Adapun beberapa kendala yang dihadapi dalam Fasilitas Pendukung dan Integrasi Moda antara lain:

- Terdapat penyesuaian rencana lokasi pembangunan fasilitas pendukung di lapangan;
- Terdapat perubahan skema pelaksanaan kegiatan dari proses seleksi menjadi pengadaan langsung melalui *E-catalog*;
- Proses administrasi untuk pengadaan melalui *E-catalog* baru selesai dilakukan input data oleh LPPBMN pada minggu terakhir bulan Maret 2024.

➤ **Realisasi Kinerja**

Sehingga:

$$\text{Realisasi Rasio Konektivitas} = \frac{(62 + 78) - 51}{93} = 0,957$$

➤ **Capaian Kinerja**

Dengan demikian, keberhasilan capaian Indikator Kinerja Program Rasio Konektivitas Transportasi Darat Triwulan II Tahun 2024 terhadap target Revisi I Perjanjian Kinerja Tahun 2024 yaitu sebesar:

$$\% \text{ Capaian} = \frac{0,957}{0,946} \times 100\% = 101,16\%$$

➤ **Realisasi Anggaran**

Adapun kegiatan – kegiatan yang dilakukan oleh Ditjen Hubdat Triwulan II Tahun 2024 untuk mendukung capaian indikator kinerja program Rasio Konektivitas Transportasi Darat adalah sebagai berikut:

Tabel II 10 Realisasi Anggaran

Sasaran Program/Indikator Kinerja Program	PAGU AWAL (Rp. 000,-)	PAGU TW I (Rp. 000,-)	REALISASI TW I		PAGU TW II (Rp. 000,-)	REALISASI TW II	
			KEUANGAN (Rp. 000,-)	PAGU (%)		KEUANGAN (Rp. 000,-)	PAGU (%)
(1)	(2)	(3)	(4)	(5)	(6)	(7)	(8)
SP 01. Meningkatnya Konektivitas Transportasi Nasional	Rp 3.342.586.344	Rp 3.190.115.551	Rp 310.540.691	9,73%	Rp 3.186.225.084	Rp 981.727.008	30,81%
IKP 01. Rasio konektivitas transportasi darat	Rp 2.776.656.816	Rp 2.654.181.480	Rp 250.522.756	9,44%	Rp 2.644.549.465	Rp 767.406.440	29,02%
JALAN							

Sasaran Program/Indikator Kinerja Program	PAGU AWAL (Rp. 000,-)	PAGU TW I (Rp. 000,-)	REALISASI TW I		PAGU TW II (Rp. 000,-)	REALISASI TW II	
			KEUANGAN (Rp. 000,-)	PAGU (%)		KEUANGAN (Rp. 000,-)	PAGU (%)
(1)	(2)	(3)	(4)	(5)	(6)	(7)	(8)
SP 01. Meningkatnya Konektivitas Transportasi Nasional	Rp 3.342.586.344	Rp 3.190.115.551	Rp 310.540.691	9,73%	Rp 3.186.225.084	Rp 981.727.008	30,81%
Subsidi Angkutan Antarmoda untuk mendukung KSPN	Rp 32.627.887	Rp 29.758.277	Rp 5.308.637	17,84%	Rp 29.758.277	Rp 13.305.755	44,71%
Monitoring Angkutan Antarmoda untuk mendukung KSPN	Rp 324.745	Rp 324.745	Rp -	0,00%	Rp 324.745	Rp 163.799	50,44%
Subsidi Angkutan Jalan Perintis	Rp 212.285.376	Rp 212.285.376	Rp 21.719.637	10,23%	Rp 211.415.680	Rp 60.147.063	28,45%
Trayek AKAP yang dilayani	Rp -	Rp -	Rp -	0%	Rp -	Rp -	0%
Monitoring dan Evaluasi Pelaksanaan Keperintisan Angkutan Jalan	Rp 239.542	Rp 239.542	Rp 145.145	60,59%	Rp 244.533	Rp 190.143	77,76%
Survey Usulan Trayek Baru Keperintisan Angkutan Jalan	Rp 271.580	Rp 271.580	Rp -	0,00%	Rp 278.070	Rp -	0,00%
Subsidi Perkotaan Buy The Service	Rp 550.000.000	Rp 465.894.287	Rp 56.872.885	12,21%	Rp 465.894.287	Rp 194.232.170	41,69%
Terminal Tipe A : (Pembangunan + Operasional Terminal) Pusat + Balai	Rp 564.071.079	Rp 531.260.885	Rp 100.023.719	18,83%	Rp 533.583.357	Rp 162.879.507	30,53%
Terminal Barang (Pembangunan + Operasional)	Rp 76.077.497	Rp 73.387.678	Rp 1.183.075	1,61%	Rp 72.818.038	Rp 28.863.280	39,64%
Faspim (Pusat + Balai)	Rp 5.932.896	Rp 5.932.896	Rp 178.734	3,01%	Rp 5.932.896	Rp 225.745	3,80%
SUNGAI, DANAU & PENYEBERANGAN							
Pel. Penyeberangan (Pembangunan Baru, Lanjutan dan Rehabilitasi)	Rp 693.950.323	Rp 693.950.323	Rp 44.725.983	6,45%	Rp 683.423.691	Rp 172.615.144	25,26%
Subsidi Angkutan Penyeberangan Perintis	Rp 597.056.891	Rp 597.056.891	Rp 20.364.939	3,41%	Rp 597.056.891	Rp 131.219.233	21,98%
Rehabilitasi Kapal Penyeberangan Ile Boleng	Rp 25.819.000	Rp 25.819.000	Rp -	0,00%	Rp 25.819.000	Rp -	0,00%
Subsidi Ro-Ro Long Distance Ferry Patimban - Banjarmasin dan Patimban - Pontianak	Rp 18.000.000	Rp 18.000.000	Rp -	0,00%	Rp 18.000.000	Rp 3.564.595	19,80%

1. Penyelenggaraan Angkutan Antarmoda KSPN dengan jumlah 34 trayek di 10 Wilayah Kawasan Strategis Pariwisata Nasional (KSPN), termasuk di dalamnya 21 trayek dalam 8 Destinasi Pariwisata Prioritas (DPP), dengan rincian penggunaan anggaran sebagai berikut:

- Subsidi Angkutan Antarmoda KSPN dilaksanakan oleh masing – masing Balai Pengelola Transportasi Darat dengan Pagu Anggaran Sejumlah Rp. 32.627.887.000 dan nilai kontrak pada triwulan II sebesar Rp.29.758.277.102 serta realisasi pada triwulan II tahun 2024 Rp.13.305.755.828 atau mencapai 44,71%;

- b. Monitoring Angkutan Antarmoda dengan pagu anggaran sejumlah Rp 324.745.000 dengan realisasi hingga triwulan II tahun 2024 senilai Rp. 163.799.200,- atau mencapai 50,44%.
2. Subsidi Angkutan Jalan dilaksanakan oleh masing – masing Balai Pengelola Transportasi Darat dengan Pagu Anggaran Sejumlah Rp. 211.415.680.000 dengan realisasi keuangan Triwulan II Tahun 2024 senilai Rp. 60.147.063.878 atau mencapai 28,45%;
3. *Monitoring* dan Evaluasi Pelaksanaan Keperintisan Angkutan Jalan dengan pagu anggaran sejumlah Rp.244.533.000 dengan realisasi keuangan Triwulan II tahun 2024 senilai Rp.190.143.600 atau mencapai 77,76%;
4. *Survey* Usulan Trayek Baru Keperintisan Angkutan Jalan dengan pagu anggaran sejumlah Rp 278.070.000 dan realisasi keuangan Triwulan II Tahun 2024 senilai Rp. 0 atau mencapai 0%;
5. Pengembangan sistem perizinan *online* SPIONAM.

Adapun upaya Direktorat Transportasi Sungai, Danau, dan Penyeberangan yang dapat mendukung tercapainya kinerja ini yaitu:

1. Subsidi Angkutan Penyeberangan Perintis (Dit.TSDP dan BPTD) yaitu senilai Rp.597.056.891.000 terealisasi anggaran sebesar Rp.131.219.233.753 atau 21,98%
2. Subsidi Ro–Ro Long Distance Ferry Patimban – Banjarmasin dan Patimban – Pontianak (BPTD Kelas II Provinsi Jawa Barat) yaitu senilai Rp.18.000.000.000 terealisasi anggaran sebesar Rp. 3.564.595.200 atau 19,80%;
3. Pembangunan Pelabuhan Penyeberangan Baru, Lanjutan dan Rehabilitasi (Dit.TSDP dan BPTD) senilai Rp. 693.950.323.000 terelalisasi anggaran sebesar Rp. 172.615.144.688 atau 25,26%.

Adapun upaya Direktorat Prasarana Transportasi Jalan yang dapat mendukung tercapainya kinerja ini yaitu:

1. Kegiatan operasional Terminal Tipe A dengan total Pagu Anggaran Rp.213.894.591.000 dan kegiatan pembangunan dan revitalisasi Terminal Tipe A

dengan total Pagu Anggaran Rp.317.366.294.000. Total Pagu Anggaran operasional dan pembangunan adalah sebesar Rp 531.260.885.000 dengan realisasi sebesar Rp 100.023.719.470 (18,83%);

2. Kegiatan operasional Terminal Barang untuk Umum dengan total Pagu Anggaran Rp 9.486.568.000 dan kegiatan pembangunan Terminal Barang dengan total Pagu Anggaran Rp 63.901.110.000. Total Pagu Anggaran operasional dan pembangunan adalah sebesar Rp 73.387.678.000 dengan realisasi sebesar Rp 1.183.075.745 (1,61 %);
3. *Monitoring* dan Evaluasi Pembangunan Fasilitas Pendukung dan Integrasi Moda serta *Survey* Inventarisasi dan Pendataan Fasilitas Pendukung dan Integrasi Moda Transportasi Jalan dengan total Pagu Anggaran sebesar Rp. 432.896.000 dan realisasi keuangan per Triwulan II sebesar Rp. 205.765.199 (47,53%).

a.4. Upaya Untuk Meningkatkan Capaian di Masa yang Akan Datang

Adapun upaya yang akan dilakukan oleh Direktorat Angkutan Jalan untuk meningkatkan capaian di masa yang akan datang adalah sebagai berikut:

1. Mendorong pemerintah daerah atau operator angkutan umum untuk penyediaan angkutan lanjutan dari dan menuju layanan angkutan antarmoda KSPN;
2. Melakukan koordinasi dan komunikasi yang baik dengan operator angkutan umum untuk dicarikan solusi bersama, seperti pengaturan keberangkatan dan kedatangan, rute yang dilalui, dan titik – titik transit;
3. Pemanfaatan teknologi digital dalam penyebaran informasi pelayanan angkutan KSPN;
4. Melakukan pemantauan dan evaluasi per triwulan terhadap trayek dan pelaksanaan angkutan antarmoda KSPN;
5. Menambah jumlah layanan angkutan KSPN di daerah yang memiliki potensi wisata yang besar untuk meningkatkan perekonomian dan pembangunan di daerah tersebut;
6. Melakukan pemantauan dan evaluasi terhadap operasional dan pelayanan angkutan KSPN agar pelayanan yang diberikan sesuai dengan standar pelayanan minimal (SPM);

7. Mengoptimalkan digitalisasi trayek angkutan KSPN sehingga semua trayek dapat terpantau (melalui aplikasi Mitra Darat);
8. Penguatan koordinasi terhadap pihak terkait, agar pelaksanaan angkutan antarmoda berjalan dengan baik dan tujuan penyelenggaraan angkutan antarmoda dapat tercapai;
9. Menyediakan atau memberikan subsidi angkutan jalan perintis bagi masyarakat di daerah yang saat ini belum terjangkau angkutan umum agar dapat meningkatkan perekonomian dan pembangunan di daerah tersebut;
10. Melakukan Rapat Kerja Teknis dengan BPTD terkait pelaksanaan pemberian subsidi yang berupa bantuan biaya operasional angkutan jalan perintis sesuai dengan Keputusan Dirjen Hubdat No. KP-DRJD 630 Tahun 2022
11. Menyusun konsep peraturan terkait Standar Pelayanan Minimal (SPM) Angkutan Jalan Keperintisan;
12. Kewajiban bagi perusahaan angkutan AKAP untuk memasang alat *Global Positioning System* (GPS) pada kendaraan dan mengintegrasikan aplikasi GPS yang digunakan perusahaan dengan dashboard Ditjen Perhubungan Darat;
13. Melakukan sosialisasi kepada perusahaan Angkutan orang khususnya angkutan AKAP terkait standar pelayanan minimal angkutan AKAP;
14. Memberikan penghargaan bagi perusahaan yang telah memberikan pelayanan Angkutan AKAP terbaik dan hukuman bagi perusahaan yang melakukan pelanggaran;
15. Meningkatkan hubungan kerjasama bilateral dengan negara yang berbatasan dalam menyediakan transportasi antar dua negara;
16. Melakukan pemantauan dan evaluasi terhadap trayek angkutan perintis, trayek angkutan AKAP dan trayek angkutan ALBN.

Upaya yang dilakukan oleh Direktorat Transportasi Sungai Danau dan Penyeberangan untuk meningkatkan capaian di masa yang akan datang adalah sebagai berikut:

1. Membuka lintas *Long Distance Ferry* (LDF) Jangkar – Lembar, Jangkar – Nusa Tenggara Timur (NTT) untuk menambah capaian lintas pada PKN Gerbangkertosusilo (Surabaya dsk), KSPN Mandalika, PKN Mataram Raya dan PKN Kupang;

2. Membuka lintas perintis Kamaru – Kaledupa, Kaledupa – Tomia dan Tomia – Binongko untuk menambah capaian lintas pada KSPN Wakatobi;
3. Membuka lintas perintis Sri Menanti – Karang Baru untuk menambah capaian lintas pada KEK Tanjung Kelayang, KSN Palembang dsb;
4. Memberi bantuan teknis untuk penyusunan Rencana Induk Pelabuhan Sungai, Danau dan Penyeberangan di Direktorat Jenderal Perhubungan Darat sebagai pedoman pembangunan/pengembangan yang terarah dan terukur;
5. Mewujudkan pembangunan pelabuhan yang terpadu dengan moda transportasi lainnya;
6. Melakukan pembangunan sarana kapal penyeberangan berdasarkan KM. 6 Tahun 2010 tentang Cetak Biru Pengembangan Transportasi Penyeberangan Tahun 2010 – 2030 ;
7. Menyediakan atau memberikan subsidi untuk angkutan umum perintis bagi masyarakat di daerah – daerah yang saat ini belum terjangkau untuk meningkatkan perekonomian dan pembangunan di daerah tersebut.
8. Mengevaluasi *load factor* dan tarif pada lintas perintis serta mendorong lintas perintis menjadi komersial;
9. Melakukan pembangunan prasarana pelabuhan berdasarkan KM 6 tahun 2010 tentang cetak biru pengembangan transportasi penyeberangan tahun 2010 – 2030 dan sesuai dengan target Renstra;

Adapun upaya yang akan dilakukan Direktorat Prasarana Transportasi Jalan untuk meningkatkan capaian di masa yang akan datang adalah sebagai berikut:

1. Melakukan pemetaan dan pemerataan SDM sesuai dengan kebutuhan masing-masing Terminal Tipe A lewat proses penerimaan, mutasi dan promosi ASN;
2. Menetapkan lokasi Terminal Tipe A dan Terminal Barang baru berdasarkan hasil pengkajian lebih lanjut;
3. Meningkatkan kegiatan monitoring pembangunan dan monitoring operasional Terminal Penumpang Tipe A untuk memperluas cakupan pengawasan pada kegiatan pengoperasian Terminal Penumpang Tipe A;
4. Mengusulkan revitalisasi dan rehabilitasi Terminal Penumpang Tipe A berdasarkan skala prioritas dan target minimal operasi;

5. Menyusun kajian teknis revitalisasi dan rehabilitasi Terminal Penumpang Tipe A yang belum memiliki kajian teknis pengembangan terminal;
6. Mengupayakan percepatan penyelesaian administrasi, pembangunan jalan dan penetapan pengelola agar Terminal Barang segera bisa beroperasi;
7. Tetap mengupayakan penyelesaian pembangunan Terminal Barang untuk Umum sesuai sesuai Instruksi Presiden Nomor 6 Tahun 2015 dengan target penyelesaian tahun 2024;
8. Menyusun kajian teknis penyediaan fasilitas pendukung dan integrasi moda berdasarkan skala prioritas;
9. Menambahkan rincian dokumen teknis dan desain fasilitas pendukung pada etalase pembangunan fasilitas pendukung dalam *E-catalog*;
10. Melakukan koordinasi secara intensif dengan *stakeholder* lain terkait pembangunan fasilitas pendukung yang menjadi prioritas;
11. Meningkatkan kegiatan monitoring pembangunan fasilitas pendukung untuk memperluas cakupan pengawasan pada kegiatan pembangunan fasilitas pendukung dan integrasi moda yang dilakukan oleh Balai Pengelola Transportasi Darat;
12. Memprioritaskan lokasi pembangunan fasilitas pendukung yang menjadi target capaian sesuai dengan Renstra.

2. IKP 05. Rasio Konektivitas Transportasi Perkotaan

Keberhasilan pencapaian Sasaran Program 01 Meningkatnya Konektivitas Transportasi Nasional, Direktorat Jenderal Perhubungan Darat pada IKP Rasio Konektivitas Transportasi Perkotaan, dapat dilihat pada tabel di bawah ini:

Tabel II 11 Capaian Rasio Konektivitas Transportasi Perkotaan Triwulan II Tahun 2024

SP 01	Meningkatnya Konektivitas Transportasi Nasional		
IKP 05	Rasio Konektivitas Transportasi Perkotaan	Satuan: Rasio	
Target/Realisasi/Capaian		Triwulan I	Triwulan II
Target		0,636	0,636
Realisasi		0,636	0,636
Capaian		100%	100%

Sumber: Data diolah dari Direktorat Angkutan Jalan, Ditjen Hubdat Triwulan II Tahun 2024

a.1. Definisi Indikator Kinerja Program

Rasio konektivitas transportasi perkotaan merupakan perbandingan layanan transportasi pada kawasan perkotaan prioritas nasional terhadap jumlah total kawasan perkotaan prioritas nasional yang telah ditetapkan. Layanan transportasi perkotaan dapat berupa subsidi layanan angkutan perkotaan dengan skema *Buy The Service* (BTS).

Untuk menghitung Indikator Kinerja Program Rasio Konektivitas Transportasi Perkotaan digunakan rumus sebagai berikut:

$$= \frac{\text{Jumlah Kawasan Perkotaan Prioritas yang telah dilayani subsidi angkutan perkotaan berbasis jalan skema Buy The Service}}{\text{Jumlah Kawasan Perkotaan Prioritas Nasional}}$$

Keterangan:

1. Jumlah kawasan perkotaan prioritas yang telah dilayani subsidi angkutan perkotaan berbasis jalan skema *Buy The Service* pada tahun 2024;
2. Kawasan perkotaan prioritas nasional adalah jumlah total kawasan perkotaan prioritas nasional yang direncanakan untuk program pengembangan angkutan umum massal perkotaan berbasis jalan sebagaimana dalam Rencana Strategis Ditjen Hubdat 2020 – 2024 sebanyak 22 (dua puluh dua) kawasan perkotaan. Berdasarkan kewenangan 22 (dua puluh dua) kawasan tersebut, dapat dirinci sebagai berikut:
 - a. 1 (satu) kawasan yakni kawasan Jabodetabek merupakan kewenangan Badan Pengelola Transportasi Jabodetabek (BPTJ), dan
 - b. 21 (dua puluh satu) kawasan lainnya merupakan kewenangan dari Direktorat Jenderal Perhubungan Darat, sebagai berikut:

i. Mebidangro (Metropolitan Medan);	xii. Kota Baru Sofifi;
ii. Bandung Raya (Metropolitan Bandung);	xiii. Kota Baru Sorong;
iii. Kedungsepur (Metropolitan Semarang);	xiv. KSPN Borobudur (Yogyakarta dsk);
iv. Gerbangkertasusila (Metropolitan Surabaya);	xv. KSPN Mandalika (Lombok/Mataram dsk);
v. Maminassata (Metropolitan Makassar);	xvi. Kota Batam;
vi. Metropolitan Palembang;	xvii. Kota Balikpapan;
vii. Metropolitan Denpasar;	xviii. Kota Pekanbaru;
viii. Metropolitan Banjarmasin;	

- ix. Kota Manado;
- x. Kota Baru Maja;
- xi. Kota Baru Tanjung Selor;

- xix. Kota Salatiga;
- xx. Kota Singkawang; dan
- xxi. Kota Surakarta.

Berdasarkan Perjanjian Kinerja Tahun 2024 target pelaksanaan program Pengembangan Angkutan Umum Massal Perkotaan berbasis jalan skema *Buy The Service* dilakukan di 14 kawasan perkotaan sebagai berikut:

1. Kawasan Jabodetabek, target **1 lokasi** dan terealisasi di tahun 2021 merupakan kewenangan BPTJ;
2. **3 Kawasan** Perkotaan yang menjadi kewenangan Ditjen Hubdat:
 - a. Kawasan Perkotaan Semarang, telah dilaksanakan secara mandiri oleh Pemerintah Daerah Semarang;
 - b. Kawasan Perkotaan Pekanbaru, telah dilaksanakan secara mandiri oleh Pemerintah Daerah Pekanbaru;
 - c. Kawasan Perkotaan Batam. telah dilaksanakan secara mandiri oleh Pemerintah Daerah Batam.
3. **10 Kawasan** Perkotaan dengan Skema Buy The Service oleh Ditjen Hubdat:
 - a. Kawasan Mebidangro (Metropolitan Medan), terealisasi di Kota Medan dan merupakan program lanjutan tahun 2020;
 - b. Kawasan Metropolitan Palembang, terealisasi di Kota Palembang dan merupakan program lanjutan tahun 2020;
 - c. Kota Surakarta, terealisasi di Kota Surakarta dan merupakan program lanjutan tahun 2020;
 - d. Kawasan KSPN Borobudur, terealisasi di Kota Yogyakarta dan merupakan program lanjutan tahun 2020;
 - e. Kawasan Metropolitan Denpasar, terealisasi di Kota Denpasar dan merupakan program lanjutan tahun 2020;
 - f. Kawasan Mamminasata, terealisasi di Kota Makassar dan merupakan program lanjutan tahun 2021;
 - g. Kawasan Bandung Raya (Metropolitan Bandung), terealisasi di Kota Bandung dan merupakan program lanjutan tahun 2021;
 - h. Kawasan Metropolitan Banjarmasin, terealisasi di Kota Banjarmasin dan merupakan program lanjutan tahun 2021;

- i. Kawasan Gerbangkertasusila (Metropolitan Surabaya), terealisasi di Kota Surabaya dan merupakan program lanjutan tahun 2021.

Kegiatan Program program pengembangan angkutan umum massal perkotaan berbasis jalan skema *Buy The Service* diluncurkan secara bertahap sejak 2020 dengan 5 kota percontohan di Medan, Palembang, Yogyakarta, Surakarta dan Bali. Pada akhir tahun 2021 diluncurkan di kota Bandung, Banyumas, Surabaya, Banjarmasin dan Makassar dan beroperasi penuh pada tahun 2022. Jumlah layanan program pengembangan angkutan umum massal perkotaan berbasis jalan skema *Buy The Service* telah dilaksanakan pada 10 (sepuluh) kawasan perkotaan.

Pada Tahun 2023, program pengembangan angkutan umum massal perkotaan berbasis jalan skema *Buy The Service dioptimalkan* pada 10 (sepuluh) kawasan perkotaan mempertimbangkan besarnya kebutuhan anggaran subsidi dan kemampuan fiskal negara namun telah dilakukan upaya pengalihan (*Hand Over*) pengelolaan dan pembiayaan kepada pemerintah daerah.

Tahun 2024 tidak ada penambahan lokasi layanan sehingga jumlah total kawasan perkotaan yang merupakan prioritas nasional saat ini berjumlah 14 (empat belas) dengan rincian pembagian per masing - masing kota sebagaimana tabel dibawah ini:

Tabel II 12 Angkutan Umum Massal Perkotaan Skema *Buy The Service*

No	Kota Subsidi Angkutan Perkotaan Berbasis Jalan Skema Buy The Service Tahun 2024	Kawasan perkotaan prioritas	Target	Realisasi	Keterangan
1	Jabodetabek	Jabodetabek	√	√	Kewenangan BPTJ
2	Medan	Mebidangro (Metropolitan Medan)	√	√	Kewenangan Ditjen Hubdat
3	Palembang	Metropolitan Palembang	√	√	
4	Surakarta	Kota Surakarta	√	√	
5	Yogyakarta	KSPN Borobudur (Yogyakarta dsk)	√	√	
6	Denpasar	Metropolitan Denpasar	√	√	

No	Kota Subsidi Angkutan Perkotaan Berbasis Jalan Skema Buy The Service Tahun 2024	Kawasan perkotaan prioritas	Target	Realisasi	Keterangan
7	Banjarmasin	Metropolitan Banjarmasin	√	√	
8	Bandung	Bandung Raya (Metropolitan Bandung)	√	√	
9	Makassar	Maminassata (Metropolitan Makassar)	√	√	
10	Surabaya	Gerbangkertasu sila (Metropolitan Surabaya)	√	√	
11	Banyumas	Perkotaan Banyumas	√	√	
12	Semarang	Kedungsepur (Metropolitan Semarang)	√	√	Telah dilaksanakan secara mandiri oleh Pemerintah Daerah Semarang
13	Pekanbaru	Perkotaan Pekanbaru	√	√	Telah dilaksanakan secara mandiri oleh Pemerintah Daerah Pekanbaru
14	Batam	Perkotaan Batam	√	√	Telah dilaksanakan secara mandiri oleh Pemerintah Daerah Batam

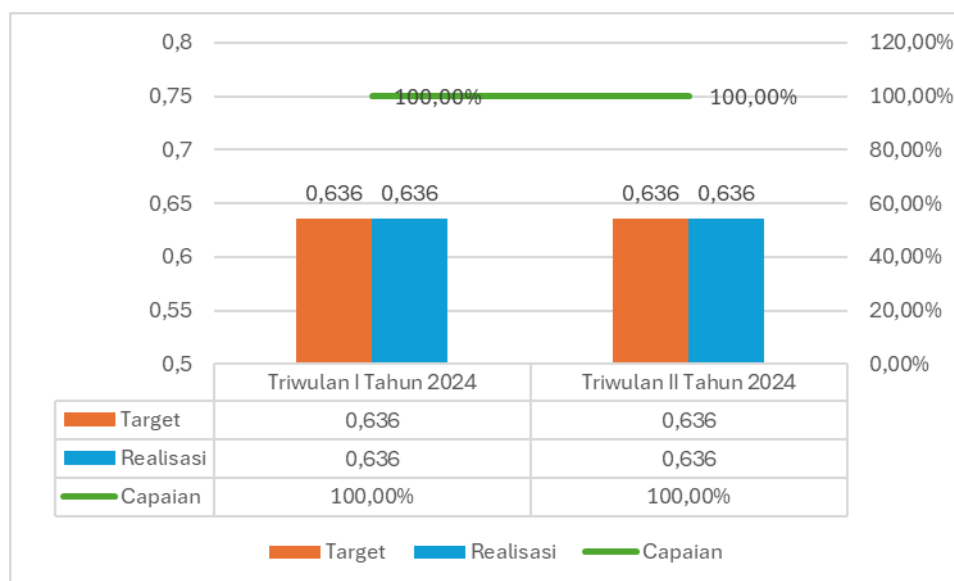
Keterangan:

1. Target adalah sasaran pelaksanaan program pengembangan angkutan umum massal perkotaan skema *Buy The Service* tahun 2024;
2. Realisasi adalah pelaksanaan program sasaran pada tahun 2024.

a.2. Perbandingan Realisasi dan Target Kinerja Pada Revisi I Perjanjian Kinerja Ditjen Hubdat Tahun 2024

Realisasi kinerja Rasio Konektivitas Transportasi Perkotaan Triwulan II Tahun 2024 sebesar 0,636 jika dibandingkan dengan target Revisi I Perjanjian Kinerja Tahun 2024

sebesar 0,636 maka capaian kinerja mencapai 100%. Pencapaian ini digambarkan pada Diagram Realisasi IKP Rasio Konektivitas Transportasi Perkotaan.



Gambar II 2 Diagram Perbandingan Realisasi dan Target Kinerja Realisasi Rasio Konektivitas Transportasi Perkotaan Pada Revisi I Perjanjian Kinerja Ditjen Hubdat Tahun 2024

a.3. Analisa Keberhasilan/Kegagalan

➤ Dasar Hukum

Dalam rangka mencapai keberhasilan Indikator Kinerja Program Rasio Konektivitas Transportasi Perkotaan, Direktorat Jenderal Perhubungan Darat mengacu pada Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan (**Lampiran 28**), Pasal 158 yang menyebutkan bahwa Pemerintah menjamin ketersediaan angkutan massal berbasis Jalan untuk memenuhi kebutuhan angkutan orang dengan Kendaraan Bermotor Umum di kawasan perkotaan. Hal ini sejalan dengan Peraturan Presiden Nomor 18 Tahun 2020 tentang Rencana Pembangunan Jangka Menengah Nasional Tahun 2020 – 2024 (**Lampiran 21**), dimana salah satu tema dan agenda pembangunan nasional Adalah Memperkuat Infrastruktur Untuk Mendukung Pengembangan Ekonomi dan Pelayanan Dasar, dengan salah satu Program Kegiatan Prioritas adalah Pengembangan Sistem Angkutan Umum Massal Perkotaan.

Salah satu permasalahan di kawasan perkotaan adalah tidak tertatanya transportasi umum yang baik sehingga kendaraan pribadi mendominasi jalanan di kawasan perkotaan

dan menyebabkan kemacetan. Hal ini berdampak besar pada pemborosan BBM, kehilangan waktu, kerugian ekonomi dan polusi udara. Permasalahan ini perlu dicarikan solusi yang tepat sehingga mobilitas di kawasan perkotaan bisa dioptimalkan. Namun penyediaan pelayanan prima seringkali berbenturan dengan kemampuan operator untuk menjalankan bisnis angkutan secara menguntungkan. Sebagaimana diketahui kinerja industri bus angkutan perkotaan semakin menurun dan bila terus dibiarkan dapat berujung pada kematian industri bus angkutan perkotaan. Intervensi Pemerintah diperlukan untuk menghindari terjadinya hal ini.

Program pengembangan sistem angkutan umum massal perkotaan berbasis jalan skema *Buy The Service* merupakan skema subsidi yang dilakukan untuk mengambil alih risiko mahal biaya layanan angkutan umum dengan standar yang baik.

Program ini dilakukan dengan tujuan menyediakan layanan angkutan umum massal perkotaan yang aman, nyaman, tepat waktu dan ekonomis bagi seluruh lapisan masyarakat. Walaupun tanggung jawab untuk menangani transportasi perkotaan di kota-kota di Indonesia telah didesentralisasi, namun kota menghadapi tantangan dalam pengembangan kapasitas, arah kebijakan dan akses ke sumber daya keuangan untuk mengembangkan sistem transportasi perkotaan yang berkelanjutan, sehingga memerlukan dukungan dari Pemerintah Pusat.

Dukungan Pemerintah Pusat diwujudkan melalui penetapan sasaran program pengembangan angkutan umum massal perkotaan berbasis jalan dengan skema *Buy The Service* pada RPJMN dan Renstra Ditjen Perhubungan Darat periode 2020 – 2024.

➤ **Kronologi Target Perjanjian Kinerja**

Pada tahun 2024, target Indikator Kinerja Program Rasio Konektivitas Transportasi Perkotaan sebesar 0,636 atau sama dengan nilai capaian tahun sebelumnya. Hal ini dilatarbelakangi pertimbangan besarnya kebutuhan anggaran dan kemampuan fiskal negara, maka diambil langkah kebijakan optimalisasi pelaksanaan program *Buy The Service* di 10 (sepuluh) kota eksisting yang menjadi kewenangan Ditjen Perhubungan Darat tanpa penambahan kota baru pada tahun 2024.

Berdasarkan kebijakan Dirjen Hubdat, pada tahun 2024 target pelaksanaan program pengembangan angkutan umum massal perkotaan skema *buy the service* dioptimalkan pada 14 (empat belas) lokasi eksisting dengan rincian sebagai berikut:

Tabel II 13 Lokasi Pengembangan Angkutan Umum Massal Perkotaan Skema *Buy The Service* Tahun 2024

No	Kota	Jenis Layanan	Koridor	Panjang Koridor (Km) PP	Total Penumpang	Okupansi (%)
1	DKI Jakarta (Jabodetabek)	dilaksanakan oleh Pemerintah Daerah DKI Jakarta dan merupakan kewenangan dari BPTJ				
2	Surakarta	Utama	Bandara Adi Sumarmo – Terminal Palur	47.65	1.030.368	49.88
			Terminal Palur – Sub Terminal Kerten	29.55		
			Terminal Kartosuro – Tugu Cembengan	37.89		
			Terminal Kartosuro – Terminal Palur Via Terminal Tirtonadi	42.00		
			Terminal Kartosuro – Simpang Sidan	52.60		
			Terminal Tirtonadi – Solo Baru	21.04		
		Feeder	RSUD Ngipang – Pasar Klewer	-	124.791	32.18
			Cemani (Lotte Grosir) – Taman Jayawijaya	23.10		
			Sub Terminal Semanggi – Mojosongo	-		
			Pasar Klewer – Terminal Palur	15.50		
			Pasar Klewer – Terminal Tirtonadi	22.90		
			Pasar Klewer – Gentan	-		
3	Yogyakarta	Utama	Terminal Condongcatur – Malioboro (via Terminal Jombor)	32.20	284.515	32.04
			Terminal Condongcatur – Terminal Pakem PP	37.00		
			Bandara Adisutjipto – Malioboro (via Terminal Prambanan)	36.40		
4	Bali	Utama	Terminal Pesiapan – Sentral Parkir Kuta PP	60.50	566.213	39.76
			Terminal Ubung – Bandara Ngurah Rai	46.30		
			Pantai Matahari Terbit – Terminal Ubung PP	40.30		
			Sentral Parkir Monkey Forest – Terminal Ubung PP	57.40		

No	Kota	Jenis Layanan	Koridor	Panjang Koridor (Km) PP	Total Penumpang	Okupansi (%)
			Sentral Parkir Kuta – Terminal Ubung	61.20		
5	Palembang	Utama	Terminal Alang Alang – Dempo Lingkar	39.00	307.545	27.53
			Terminal Sako – Palembang Icon	35.00		
			Palembang Icon – Pusri	23.60		
			Alang Alang Lebar – Talang Jambe	28.00		
6	Medan	Utama	Pinang Baris – Lapangan Merdeka	22.24	797.200	53.62
			Terminal Amplas – Lapangan Merdeka	20.68		
			Belawan – Lapangan Merdeka	49.48		
			Medan Tuntungan – Lapangan Merdeka	36.75		
			Tembung – Lapangan Merdeka	15.47		
7	Makassar	Utama	Panakkukang Square – Pelabuhan Galesong	69.60	348.403	60.82
			Mall Panakkukang – Bandara Internasional Sultan Hasanuddin	63.10		
			Kampus 2 PNUP – Kampus 2 PIP	-		
			Pelabuhan Soekarno Hatta – UIN Samata	-		
8	Surabaya	Utama	Terminal Purabaya – Tanjung Perak via Raya Darmo	42.76	18.699	27.30
			Gunung Anyar Timur – ITS – Kenjeran Park via Middle East Ring Road (MERR) (Non Tol)	49.33		
			Terminal Purabaya – Kenjeran via MERR (Tol)	-		
			GBT – Unesa – Matrip	-		
			Terminal Benowo – Tunjungan	-		
			Terminal Purabaya – Unair Kampus C	-		
9	Bandung	Utama	Leuwipanjang – soreang (Gd Tutuka)	40.42	888.641	89.71
			Alun Alun Kota Bandung – Kota Baru Parahyangan (Padalarang)	-		
			Baleendah – BEC	-		
			Leuwipanjang – Dago	21.14		

No	Kota	Jenis Layanan	Koridor	Panjang Koridor (Km) PP	Total Penumpang	Okupansi (%)
			Dipatiukur – Jatinangor (via Tol)	72.02		
10	Banjarmasin	Utama	Terminal KM 17 – Terminal Simpang Empat	-	0	0
			Terminal Siring KM 0 Banjarmasin – Terminal KM 17	-		
			Terminal Handil Bakti – Terminal KM 6	-		
			Terminal KM 17 – Kantor camat Bati – Bati	-		
11	Banyumas	Utama	Pasar Pon – Terminal Ajibarang	38.51	292.511	33.37
			Terminal Notog (Patikraja) – Terminal Baturaden Bawah	48.01		
			Bulupitu – Kebondalem (Loop A)	31.72		
			Bulupitu – Kebondalem (Loop B)	31.93		
12	Semarang	dilaksanakan oleh Pemerintah Kota Semarang				
13	Pekanbaru	dilaksanakan oleh Pemerintah Kota Pekanbaru				
14	Batam	dilaksanakan oleh Pemerintah Kota Batam				

Sumber: Data diolah dari Direktorat Angkutan Jalan, Ditjen Hubdat Tahun 2024 (data dashboard <https://mitradarat-fms.dephub.go.id/> per tanggal 01 Juni 2024)

Sebagaimana amanat Undang – Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang lalu lintas dan angkutan jalan pasal 139 bahwa Pemerintah Pusat dan Daerah bertanggung jawab atas penyelenggaraan dan ketersediaan layanan angkutan umum perkotaan sesuai wilayah kewenangannya. Seiring dengan tujuan dari program pengembangan layanan angkutan umum perkotaan berbasis jalan dengan skema *buy the service* adalah untuk menstimulus pengembangan angkutan umum perkotaan, meningkatkan minat penggunaan angkutan umum dan kemudahan mobilitas masyarakat di kawasan perkotaan. Untuk itu perlu dilakukan pengalihan kepada Pemerintah Daerah untuk melanjutkan program layanan angkutan umum *buy the service* sebagai bentuk tanggung jawab dalam penyediaan layanan angkutan umum perkotaan. Tahapan Rencana *Handover* ke Pemerintah daerah adalah sebagai berikut:

1. Tahap Persiapan: Melakukan *Roadshow* Ke Pemerintah Daerah untuk meminta komitmen pengambilalihan dan kesiapan dalam keberlanjutan pengelolaan program subsidi BTS;
2. Tahap Perencanaan: Melakukan Pembahasan terkait teknis pelaksanaan program BTS kepada Pemerintah Daerah baik perencanaan operasional serta tahapan pelelangan;
3. Tahap Pelaksanaan: Melakukan pendampingan terkait pelaksanaan pengoperasian layanan BTS kepada Pemerintah Daerah;
4. Tahap Evaluasi: Melakukan evaluasi secara berkala terkait pengoperasian layanan BTS kepada Pemerintah Daerah.

Adapun rencana kota yang akan dilakukan pengalihan/*Handover* kepada Pemerintah Daerah adalah sebagai berikut:

1. Kota Medan: Akan dilakukan ambil alih 5 Koridor pada pertengahan 2024;
2. Kota Surakarta: Dilakukan ambil alih 3 Koridor pada 1 Januari 2024;
3. Kota Bandung: Dilakukan ambil alih 2 Koridor pada 1 Januari 2024;
4. Kota Banjarmasin: Dilakukan ambil alih 4 Koridor pada 1 Mei 2024;
5. Kota Banyumas: Rencana akan ambil alih tahun 2025 sedang mempersiapkan peraturan gubernur untuk mengakomodir kegiatan BTS;
6. Kota Yogyakarta: Rencana akan ambil alih tahun 2025;
7. Kota Denpasar: Tidak dilakukan ambil alih dikarenakan tidak adanya alokasi anggaran pemda untuk kegiatan BTS tahun 2024;
8. Kota Palembang: Tidak dilakukan ambil alih dikarenakan tidak adanya alokasi anggaran pemda untuk kegiatan BTS tahun 2024;
9. Kota Surabaya: Dilakukan ambil alih 1 Koridor pada 1 Januari 2024;
10. Kota Makassar: Tidak dilakukan ambil alih dikarenakan tidak adanya alokasi anggaran pemda untuk kegiatan BTS tahun 2024;

Sesuai dengan Surat dari Sekretaris Daerah Provinsi Kalimantan Selatan Nomor 500.11.7/02382/DISHUB/2023 tanggal 29 Desember 2023 tentang Keberlanjutan Layanan Angkutan Umum Massal Perkotaan Berbasis *Buy The Service* (BTS) Trans Banjarbakula serta surat Kepala Dinas Provinsi Kalimantan Selatan Nomor

500.11.9.2/358.03/DISHUB/2024 tanggal 13 Maret 2024 tentang Keberlanjutan Layanan Angkutan Umum Massal Perkotaan Berbasis *Buy The Service* (BTS) Trans Banjarbakula disampaikan bahwa Pembiayaan BTS Trans Banjarbakula oleh Pemerintah Provinsi Kalimantan Selatan dimulai pada Triwulan II Tahun 2024 per 1 Mei Tahun 2024 dengan pembiayaan dari APBD Provinsi Kalimantan Selatan. Pada Triwulan III dan IV Tahun 2024 pembiayaan dari APBD Provinsi Kalimantan Selatan akan disupport oleh Pemerintah Kabupaten/Kota Wilayah Banjarbakula dengan pola Bantuan Khusus sesuai proporsi pada layanan BTS / Trans Banjarbakula dan akan berlanjut hingga 2025.

➤ **Faktor Keberhasilan**

Beberapa faktor yang diidentifikasi bisa memberikan dampak positif keberhasilan program subsidi *Buy The Service* pada Triwulan II Tahun 2024, diantaranya sebagai berikut :

1. Peningkatan jumlah *Load Factor* Tahun 2024 sebesar 38,74% menunjukkan layanan BTS semakin meningkat dan cukup diminati oleh Masyarakat;
2. Adanya Layanan program subsidi *Buy The Service* dapat meningkatkan Pendapatan Negara Bukan Pajak (PNBP);
3. Adanya Layanan program subsidi *Buy The Service* dapat meningkatkan perpindahan/*shifting* masyarakat dari kendaraan pribadi ke angkutan umum;
4. Layanan Angkutan umum yang nyaman sangat dibutuhkan oleh masyarakat dalam melakukan mobilitas atau pergerakan sehari - hari;
5. Adanya Pengambilalihan program layanan *Buy The Service* ke pemerintah daerah sehingga dapat melanjutkan program BTS ke daerah lain yang memerlukan;
6. Layanan program subsidi *Buy The Service* menggunakan Digitalisasi dalam operasional yang dapat memudahkan dalam pengawasan di lapangan.

➤ **Faktor Kendala**

Namun selain faktor – faktor positif di atas, Program Subsidi BTS juga memiliki beberapa faktor kendala seperti :

1. Adanya migrasi teknologi dari Teman Bus ke Mitra Darat yang memerlukan waktu dalam penyesuaian komponen teknologi;

2. Belum semua koridor layanan program *Buy The Service* yang dapat dilakukan *Handover* ke Pemerintah Daerah dikarenakan ketidaksiapan Pemerintah Daerah di beberapa lokasi layanan BTS berupa alokasi anggaran untuk keberlanjutan program subsidi layanan *Buy The Service*;
3. Adanya penetapan kebijakan *Automatic Adjustment* dari Kementerian Keuangan pada program subsidi layanan angkutan umum perkotaan dengan *Skema Buy The Service* sehingga dapat menghambat kinerja layanan menjadi tidak optimal.

➤ **Realisasi Kinerja**

Sehingga realisasi Rasio Konektivitas Transportasi Perkotaan Triwulan II tahun 2024 adalah sebagai berikut:

$$\text{Realisasi Rasio Konektivitas} = \frac{14}{22} = 0,636$$

➤ **Capaian Kinerja**

Dengan demikian, keberhasilan capaian Indikator Kinerja Program Rasio konektivitas Transportasi Perkotaan Triwulan II Tahun 2024 terhadap target Revisi I Perjanjian Kinerja Tahun 2024 yaitu sebesar:

$$\% \text{ Capaian} = \frac{0,636}{0,636} \times 100\% = 100\%$$

➤ **Realisasi Anggaran**

Adapun kegiatan-kegiatan yang dilakukan oleh Ditjen Hubdat Triwulan II Tahun 2024 untuk mendukung capaian indikator kinerja program Rasio Konektivitas Transportasi Perkotaan adalah sebagai berikut:

1. Subsidi perkotaan *Buy The Service*, senilai Rp. 465.894.287.000,- dengan realisasi pada senilai Rp. 194.232.170.896,- atau mencapai 41,69%;

2. *Fleet Management System* operasional angkutan perkotaan dengan skema *Buy The Service*, senilai Rp. 15.859.454.000,- dengan realisasi Triwulan II senilai Rp. 3.964.863.500,- atau mencapai 17,82%;
3. Kegiatan Sewa Perangkat *Tap on Bus* dan Jasa *Settlement* beserta Rekonsiliasi Data Pembayaran Tarif Layanan *Buy The Service*, senilai Rp. 11.383.800,000,- dengan realisasi Triwulan II senilai Rp. 4.193.400.000,- atau mencapai 36,84%;
4. Pendampingan manajemen proyek pengembangan angkutan massal berbasis jalan di kawasan perkotaan, senilai Rp. 42.146.530.000,- dengan realisasi Triwulan II senilai Rp. 11.930.134.200,- atau mencapai 28,31%;

a.4. Upaya Untuk Meningkatkan Capaian di Masa yang Akan Datang

Adapun upaya yang akan dilakukan untuk meningkatkan capaian di masa yang akan datang yaitu:

1. Melakukan Sosialisasi kepada Pemerintah Daerah terkait pengalihan (*Hand Over*) program layanan subsidi angkutan perkotaan dengan skema *Buy The Service* guna keberlanjutan dari program tersebut;
2. Memperbaiki keselarasan sasaran strategis dan arah kebijakan program layanan subsidi angkutan perkotaan dengan skema *Buy The Service* yang ditetapkan dalam narasi Renstra dengan indikator kinerja kegiatan program layanan subsidi angkutan perkotaan dengan skema *Buy The Service* yang ditetapkan dalam Lampiran Indikator Kinerja Rencana Strategis (Renstra) Kemenhub;
3. Melakukan revisi atas Peraturan Menteri Perhubungan (Permenhub) Nomor PM 9 Tahun 2020 tentang Pemberian Subsidi Angkutan Penumpang Umum Perkotaan sebagaimana telah diubah dengan Permenhub Nomor PM 2 Tahun 2022 agar memuat ketentuan yang lengkap dan jelas serta selaras dengan peraturan perundangan – undangan di atasnya;
4. Menetapkan Permenhub tentang tata cara penyusunan Rencana Induk Jaringan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan dan menyelesaikan penyusunan Rencana Induk Jaringan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan Nasional;
5. Mengusulkan perubahan kelembagaan Manajemen Pengelola menjadi Mitra instansi Pemerintah (MIP), agar dapat mengelola *Fare Box* dan *Non Fare box*

seperti yang tertuang dalam Peraturan Menteri Keuangan Nomor 155/PMK.02/2021 tentang Tata Cara Pengelolaan PNPB;

6. Koordinasi antar pemangku kepentingan di daerah, agar mau menyiapkan kelembagaan penyelenggaraan Sistem Angkutan Umum Massal (SAUM) dan juga kebijakan ikutan lainnya (Dewan Perwakilan Rakyat Daerah (DPRD), Badan Perencanaan Pembangunan Daerah, Dinas Pekerjaan Umum, Dinas Pendidikan, Kepolisian, Organda, operator eksisting, swasta dan media) untuk memastikan keberlangsungan program BTS khususnya dalam penerapan kebijakan *push & pull* dan penyediaan infrastruktur pendukung BTS.

II.2.2. Sasaran Program 02 Meningkatnya Kinerja Pelayanan Perhubungan

Pencapaian Sasaran Program 02 diukur melalui 3 (tiga) Indikator Kinerja Program (IKP) yaitu:

1. IKP 01. Indeks Kepuasan Masyarakat Terhadap Pelayanan Transportasi Darat;
2. IKP 06. *On Time Performance* (OTP) Transportasi SDP;
3. IKP 07. *On Time Performance* (OTP) Perkotaan.

Tabel II 14 Sasaran Program 02 Meningkatnya Kinerja Pelayanan Perhubungan

SASARAN PROGRAM / INDIKATOR KINERJA PROGRAM		SATUAN	TARGET	Triwulan I	Triwulan II
SP 02 Meningkatnya Kinerja Pelayanan Perhubungan					
IKP 01	Indeks Kepuasan Masyarakat Terhadap Pelayanan Transportasi Darat	Nilai	94,057		
		Target		94,057	94,057
		Realisasi		95,143	93,940
		Capaian		101,15%	99,88%
IKP 06	<i>On Time Performance</i> (OTP) Transportasi SDP	%	83,513		
		Target		83,513	83,513
		Realisasi		83,533	83,535
		Capaian		100,02%	100,03%
IKP 07	<i>On Time Performance</i> (OTP) Perkotaan	%	33,655		
		Target		33,655	33,655
		Realisasi		49,086	60,844
		Capaian		145,85%	180,79%

1. IKP 01. Indeks Kepuasan Masyarakat Terhadap Pelayanan Transportasi Darat

Keberhasilan pencapaian Sasaran Program 02 Meningkatnya Kinerja Pelayanan Perhubungan, Direktorat Jenderal Perhubungan Darat pada IKP Indeks Kepuasan Masyarakat Terhadap Pelayanan Transportasi Darat, dapat dilihat pada tabel di bawah ini:

Tabel II 15 Capaian Indeks Kepuasan Masyarakat Terhadap Pelayanan Transportasi Darat Triwulan II Tahun 2024

SP 02	Meningkatnya Kinerja Pelayanan Perhubungan		
IKP 01	Indeks Kepuasan Masyarakat Terhadap Pelayanan Transportasi Darat	Satuan: Nilai	
Target/Realisasi/Capaian		Triwulan I	Triwulan II
Target		94,057	94,057
Realisasi		95,143	93,94
Capaian		101,15%	99,88%

Sumber: Bagian SDM dan Umum, Setditjen Perhubungan Darat

a.1. Definisi Indikator Kinerja Program

Indeks Kepuasan Masyarakat (IKM) merupakan nilai capaian kualitas pelayanan publik yang dirasakan oleh publik dimana nilai capaian/Indeks Kepuasan dimaksud diperoleh melalui pelaksanaan Survei yang disebut Survei Kepuasan Masyarakat sebagaimana diatur dalam Peraturan Menteri Pendayagunaan Aparatur Negara dan Reformasi Birokrasi Nomor 14 Tahun 2017 tentang Pedoman Penyusunan Survei Kepuasan Masyarakat Unit Penyelenggara Publik. Indeks Kepuasan Masyarakat (IKM) terhadap pelayanan transportasi darat adalah metode untuk mengukur tingkat kepuasan masyarakat sebagai pengguna layanan dan meningkatkan kualitas penyelenggaraan pelayanan publik transportasi darat yang terdiri atas penyelenggaraan angkutan jalan dan angkutan penyeberangan.

Untuk menghitung Indikator Kinerja Program Indeks Kepuasan Masyarakat Terhadap Pelayanan Transportasi Darat menggunakan proses perumusan kuesioner indeks kepuasan masyarakat meliputi:

1. Aspek Penilaian

Penilaian publik atas penyelenggaraan transportasi darat melalui aplikasi 3A IPK – IKM (Indeks Persepsi Korupsi) – (Indeks Kepuasan Masyarakat) atau Survei Kepuasan Masyarakat (SKM) yang dapat diakses melalui www.skm.dephub.go.id. Unsur penilaian SKM meliputi:

- a. Persyaratan, Persyaratan adalah syarat yang harus dipenuhi dalam pengurusan suatu jenis pelayanan, baik persyaratan teknis maupun administratif;
- b. Sistem, Mekanisme dan Prosedur, Prosedur adalah tata cara pelayanan yang dibakukan bagi pemberi dan penerima pelayanan termasuk pengaduan;
- c. Waktu penyelesaian adalah jangka waktu yang diperlukan untuk menyelesaikan seluruh proses pelayanan dari setiap jenis pelayanan;
- d. Biaya/Tarif adalah ongkos yang dikenakan kepada penerima layanan dalam mengurus dan/atau memperoleh pelayanan dari penyelenggara yang besarnya ditetapkan berdasarkan kesepakatan antara penyelenggara dan masyarakat;
- e. Produk spesifikasi jenis pelayanan adalah hasil pelayanan yang diberikan dan diterima sesuai dengan ketentuan yang telah ditetapkan;
- f. Kompetensi Pelaksana adalah kemampuan yang harus dimiliki oleh pelaksana meliputi pengetahuan, keahlian, keterampilan, dan pengalaman;
- g. Perilaku Pelaksana adalah sikap petugas dalam memberikan pelayanan;
- h. Penanganan Pengaduan, saran dan masukan adalah tata cara pelaksanaan penanganan pengaduan dan tindak lanjut;
- i. Sarana dan Prasarana, Sarana adalah segala sesuatu yang dapat dipakai sebagai alat dalam mencapai maksud dan tujuan. Prasarana adalah segala sesuatu yang merupakan penunjang utama terselenggaranya suatu proses (usaha, pembangunan, proyek) sarana digunakan untuk benda yang bergerak (komputer, mesin) dan prasarana untuk benda yang tidak bergerak (gedung).

2. Pembobotan Nilai

Untuk memperoleh nilai Survei Kepuasan Masyarakat unit pelayanan digunakan pendekatan sebagai berikut:

Nilai rata-rata tertimbang dengan rumus sebagai berikut:

$$SKM = \frac{\text{Total dari Nilai Persepsi Per Unsur}}{\text{Total Unsur yang Terisi}} \times \text{Nilai Penimbang}$$

Untuk memudahkan interpretasi terhadap penilaian SKM yaitu antara 25 – 100, maka hasil penilaian tersebut di atas dikonversikan dengan nilai dasar 25, dengan rumus sebagai berikut:

$$SKM \text{ Unit Pelayanan} \times 25$$

Mengingat unit pelayanan mempunyai karakteristik yang berbeda – beda, maka setiap unit pelayanan dimungkinkan untuk:

- Menambah unsur yang dianggap relevan;
- Memberikan bobot yang berbeda terhadap 9 (sembilan) unsur yang dominan dalam unit pelayanan, dengan catatan jumlah bobot seluruh unsur tetap 1.

Tabel II 16 Nilai Resepsi, Nilai Interval Konversi, Mutu Pelayanan, dan Kinerja Unit Pelayanan

Nilai Persepsi	Nilai Interval (NI)	Nilai Interval Konversi (NIK)	Mutu Pelayanan (x)	Kinerja Unit Pelayanan (y)
1	1,00 - 2,5996	25,00 - 64,99	D	Tidak Baik
2	2,60 - 3,064	65,00 - 76,60	C	Kurang Baik
3	3,0644 - 3,532	76,61 - 88,30	B	Baik
4	3,5324 - 4,00	88,31 - 100,00	A	Sangat Baik

Keterangan: Nilai Persepsi, Nilai Interval Konversi, Mutu Pelayanan, dan Kinerja Unit Pelayanan

3. Parameter

Sejak tahun 2021 Perhitungan Indeks Kepuasan Masyarakat menggunakan aplikasi 3A IPK – IKM skm.dephub.go.id dengan rumus hitung dan unsurnya sesuai dengan Permen PANRB Nomor 14 Tahun 2017. Aplikasi 3A ditujukan untuk melakukan survei cepat penilaian Indeks Persepsi Korupsi (IPK) dan Indeks Kepuasan Masyarakat (IKM) dengan menggunakan asumsi penentuan target yang merujuk pada target sebagai berikut:

- a. Pada tahun 2021 menggunakan asumsi dari pemenuhan Dokumen Standar Pelayanan;
- b. Pada tahun 2022 menggunakan asumsi telah dilaksanakan reviu dokumen Standar Pelayanan dan Penerapan SPBE;
- c. Pada tahun 2023 menggunakan asumsi pelaksanaan implementasi *Roadmap* TIK untuk pelayanan; dan
- d. Pada tahun 2024 menggunakan asumsi dari optimalisasi pelayanan pada penerapan SPBE.

Pelaksanaan Indeks Kepuasan Masyarakat dilaksanakan oleh Unit Penyelenggara Layanan dan dilakukan oleh Para Pengguna Layanan.

4. Penetapan Jumlah Responden

Teknik penarikan sampel dapat disesuaikan dengan jenis layanan, tujuan survei dan data yang ingin diperoleh. Responden dipilih secara acak yang ditentukan sesuai dengan cakupan wilayah masing-masing unit pelayanan. sedangkan untuk besaran sampel dan populasi dapat menggunakan tabel sampel dari *Krejcie and Morgan* atau dihitung dengan menggunakan rumus:

$$S = \frac{\{\lambda^2 \cdot N \cdot P \cdot Q\}}{\{d^2(N - 1) + \lambda^2 \cdot P \cdot Q\}}$$

dimana :

S = jumlah sampel

λ^2 = lambda (faktor pengali) dengan dk = 1,
taraf kesalahan bisa 1 %, 5 %, 10 %

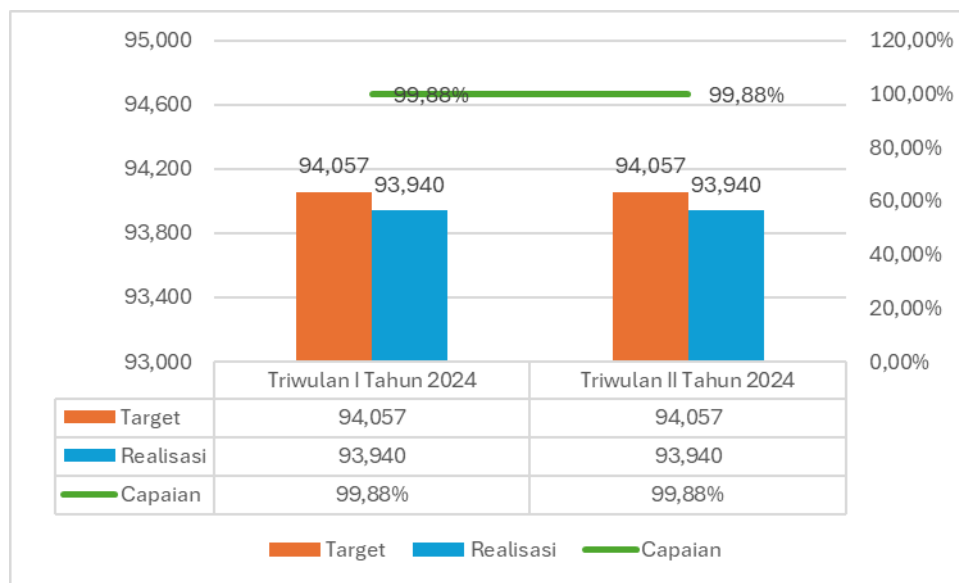
N = populasi

P (populasi menyebar normal) = Q = 0,5

d = 0,0

a.2. Perbandingan Realisasi dan Target Kinerja Pada Revisi I Perjanjian Kinerja Ditjen Hubdat Tahun 2024

Realisasi kinerja Indeks Kepuasan Masyarakat Terhadap Pelayanan Transportasi Darat Triwulan II Tahun 2024 sebesar 93,940 jika dibandingkan dengan target Revisi I Perjanjian Kinerja Tahun 2024 sebesar 94,057 maka capaian kinerja mencapai 99,88%. Pencapaian ini digambarkan pada diagram realisasi IKP Indeks Kepuasan Masyarakat Terhadap Pelayanan Transportasi Darat.



Gambar II 3 Diagram Perbandingan Realisasi dan Target Kinerja Indeks Kepuasan Masyarakat Terhadap Pelayanan Transportasi Darat Pada Revisi I Perjanjian Kinerja Ditjen Hubdat Tahun 2024

a.3. Analisa Keberhasilan/Kegagalan

➤ Dasar Hukum

Dalam rangka pelaksanaan Reformasi Birokrasi pada area peningkatan pelayanan publik tahun 2024, Kementerian Perhubungan telah melaksanakan survey pada unit penyelenggara pelayanan publik di lingkungan Kementerian Perhubungan khususnya Ditjen Perhubungan Darat dengan menggunakan Aplikasi. Survey tersebut dilaksanakan untuk mengukur Nilai Indeks Persepsi Korupsi (IPK) dan Indeks Kepuasan Masyarakat

(IKM) pada pengguna jasa/*stakeholders* pada unit layanan Ditjen Perhubungan Darat yang mengacu pada kepada dasar hukum sebagai berikut:

1. Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 28 Tahun 1999 tentang Penyelenggaraan Negara yang bersih dan Bebas dari Korupsi, Kolusi, dan Nepotisme **(Lampiran 29)**;
2. Undang-Undang Nomor 25 Tahun 2009 tentang Pelayanan Publik **(Lampiran 30)**;
3. Peraturan Presiden Republik Indonesia Nomor 54 Tahun 2018 tentang Strategi Nasional Pencegahan Korupsi **(Lampiran 31)**;
4. Peraturan Menteri PANRB Nomor 14 tahun 2017 tentang Pedoman Survei Kepuasan Masyarakat terhadap penyelenggaraan pelayanan publik **(Lampiran 32)**;

➤ **Kronologi Target Perjanjian Kinerja**

Tahun 2024, Indikator Kinerja Program Indeks Kepuasan Masyarakat terhadap pelayanan Transportasi Darat memiliki target 94,057 yang diperoleh dari realisasi tahun sebelumnya.

Pada tahun 2024 pelaksanaan SKM masih menggunakan aplikasi Survey Kepuasan Masyarakat melalui Aplikasi 3A IPK-IKM skm.dephub.go.id dan masih berfokus pada pendampingan dan supervisi atas pelaksanaan Survey Kepuasan Masyarakat dimaksud kepada petugas layanan dan target Survei itu sendiri yaitu seluruh pengguna layanan. Sehingga masih banyak kendala yang dihadapi baik dari sisi pemahaman petugas pelaksana layanan maupun dari sisi pemahaman pengguna jasa yang menyebabkan Indeks Kepuasan Masyarakat terhadap Transportasi Darat tahun 2024 sudah mencapai 93,94.

Dalam mencapai kinerja pelayanan transportasi darat masih dilakukan peningkatan pelayanan berupa perbaikan sarana dan prasarana, prosedur layanan, jangka waktu sehingga hasil pelayanan yang diterima dapat sesuai dengan yang diharapkan masyarakat.

➤ Realisasi Kinerja

Dengan demikian, keberhasilan realisasi Indikator Kinerja Kepuasan Masyarakat (IKM) Triwulan II Tahun 2024 terhadap target Revisi I Perjanjian Kinerja tahun 2024 yaitu sebesar:

Realisasi Nilai 93,94 diperoleh dari :

$$\frac{\text{Capaian Indeks Kepuasan Masyarakat}}{\text{Nilai Maksimum Persepsi Layanan}} \times 100$$
$$\frac{16.44}{17.50} \times 100 = 93,940$$

Realisasi 93,940 bila disesuaikan pada tabel range akan diperoleh predikat kinerja unit pelayanan pada tingkat Sangat baik.



Gambar II 4 Capaian IKP Indeks Kepuasan Masyarakat Terhadap Pelayanan Transportasi Darat Pada Dashboard SKM

Sumber : www.skm.dephub.go.id

Hasil capaian Indeks Kepuasan Masyarakat melalui Aplikasi 3A IPK-IKM berikut yang terdiri dari 5,170 responden dari 148 lokus (**Lampiran 33**) dan tidak hanya digunakan sebagai alat pengukuran capaian kinerja pelayanan namun digunakan juga sebagai alat penghitungan Indeks sebagai pemenuhan indikator penilaian Zona Integritas pada

Indikator Hasil Kualitas Pelayanan Publik (Hasil Survei Persepsi Pelayanan), pada persyaratan capaian indikator nilai tertinggi untuk hasil survei persepsi pelayanan adalah Nilai 17,50. sehingga nilai capaian tertinggi indeks kepuasan masyarakat pada Aplikasi 3A IPK – IKM adalah 17,50.

Berdasarkan capaian indeks kepuasan masyarakat pada persepsi pelayanan transportasi darat di tahun 2024 melalui Aplikasi 3A IPK-IKM diperoleh 93,94 sehingga angka ini mewakili capaian persepsi pelayanan transportasi darat Tahun 2024 menggunakan unsur SKM sebagai berikut:

1. Persyaratan (pengguna jasa masih beranggapan persyaratan dalam prosedur layanan masih belum sederhana);
2. Sistem, mekanisme dan prosedur (pengguna jasa masih beranggapan sistem, mekanisme dan prosedur masih belum mudah untuk diikuti);
3. Waktu penyelesaian (pengguna jasa masih beranggapan bahwa jangka waktu penyelesaian belum sesuai yang ditetapkan oleh unit penyelenggara layanan);
4. Biaya tarif (pengguna jasa masih beranggapan bahwa Biaya Tarif yang dibayarkan pada unit layanan tidak sesuai dengan biaya/tarif yang telah ditetapkan);
5. Produk spesifikasi jenis layanan (pengguna jasa beranggapan bahwa hasil pelayanan yang diberikan dan diterima tidak sesuai dengan ketentuan yang telah ditetapkan);
6. Kompetensi Pelaksana (pengguna jasa masih melihat minimnya kemampuan yang dimiliki oleh petugas pelaksana);
7. Perilaku pelaksana (pengguna jasa masih mendapati perilaku pelaksana yang kurang tanggap atau tidak memuaskan);
8. Penanganan, Pengaduan, saran dan masukan (pengguna jasa masih belum mendapati layanan pengaduan);
9. Sarana dan prasarana (pengguna jasa masih mendapati sarana dan prasarana pada unit penyelenggara layanan yang belum memberikan kenyamanan).

➤ **Capaian Kinerja**

Dari beberapa faktor kendala tersebut unit penyelenggara layanan telah melakukan perbaikan layanan antara lain perbaikan sarana dan prasarana, mensosialisasikan informasi terkait prosedur layanan dan produk layanan yang ada secara bertahap serta penerapan pelayanan yang berkualitas pada pengguna jasa. Sehingga capaian Indeks Kepuasan Masyarakat Terhadap Pelayanan Transportasi Darat Triwulan II Tahun 2024 adalah sebagai berikut:

$$\text{Capaian Kinerja} = \frac{\text{Realisasi}}{\text{Target}} \times 100 \% = \frac{93,940}{94,057} \times 100 \% = 99,88\%$$

$$\text{Capaian Indeks Kepuasan Masyarakat Terhadap Pelayanan Transportasi} = 101,15\%$$

➤ **Realisasi Anggaran**

Adapun anggaran terkait Indeks Kepuasan Masyarakat terhadap Pelayanan Transportasi Darat Triwulan II Tahun 2024 yaitu Rp. 133.773.000,- dengan realisasi senilai Rp. 0 atau 0%.

➤ **Faktor Keberhasilan**

Tercapainya nilai Indeks Kepuasan Masyarakat dipengaruhi oleh beberapa faktor antara lain :

1. Peningkatan pada kualitas pelayanan (SDM dan Sarana Prasarana pelayanan);
2. Tingkat persepsi layanan yang baik;
3. Standar Pelayanan yang tersedia.

➤ **Faktor Kendala**

Sedangkan dalam capaian Indeks Kepuasan Masyarakat terdapat beberapa faktor yang menjadi kendala, antara lain:

1. Kualitas Pelayanan

Masih didapati pengguna jasa yang belum seluruhnya mendapatkan kualitas pelayanan yang baik salah satunya yaitu belum mendapatkan informasi secara lengkap terkait prosedur layanan serta petugas pelaksana belum sepenuhnya mendapatkan pemahaman secara lengkap terkait prosedur layanan serta penerapan pelaksanaan pelayanan yang berkualitas pada pengguna jasa.

2. Tingkat persepsi Pelayanan

Dalam kenyataannya pelayanan publik oleh aparaturnya pemerintah masih banyak dijumpai kelemahan, sehingga belum dapat memenuhi kualitas yang diharapkan masyarakat, hal ini ditandai dengan masih adanya berbagai keluhan masyarakat yang disampaikan melalui media massa, sehingga menimbulkan citra yang kurang baik terhadap aparaturnya pemerintah.

3. Penggunaan Aplikasi

Masih banyak didapati pengguna jasa yang belum memiliki *handphone/gadget* sehingga tidak semua pengguna jasa dapat mengisi *Survey Kepuasan Masyarakat* melalui *skm.dephub.go.id*.

4. Pembinaan dan Pengawasan

Masih belum maksimalnya pelaksanaan pembinaan, pendampingan dan pengawasan serta tidak lanjut perbaikan hasil evaluasi *Survey Kepuasan Masyarakat* di lingkungan Ditjen Perhubungan Darat

a.4. Upaya Untuk Meningkatkan Capaian Di Masa Yang Akan Datang

Adapun upaya yang akan dilakukan untuk meningkatkan capaian di masa yang akan datang yaitu:

1. Menerapkan Reformasi Pelayanan Publik dengan melakukan penilaian mandiri (*Self Assessment*) sesuai dengan Pedoman Penilaian Mandiri Pelaksanaan Reformasi Birokrasi;

2. Melakukan sosialisasi secara berkala dan masif terkait produk layanan yang dimiliki serta menyiapkan sarana dan prasarana yang dibutuhkan untuk melaksanakan *Survey Kepuasan Masyarakat* melalui *online*;
3. Melakukan Internalisasi dan melaksanakan pelatihan terkait pelayanan prima kepada seluruh petugas pelayanan terkait mekanisme penyebaran informasi Standar Pelayanan bidang Perhubungan Darat secara masif kepada Pengguna Jasa dan Pemangku Kepentingan;
4. Melakukan *Monitoring* dan Evaluasi secara berkala dan berkelanjutan terkait pelaksanaan *Survei Kepuasan Masyarakat* melalui Aplikasi *Online skm.dephub.go.id* Menetapkan kompensasi bagi pengguna jasa bila ada pelayanan yang tidak sesuai standar pelayanan;
5. Melakukan sosialisasi kepada perusahaan angkutan jalan dan penyeberangan terkait standar pelayanan minimal angkutan jalan dan penyeberangan;
6. Memberikan apresiasi kepada perusahaan angkutan jalan yang telah memberikan pelayanan angkutan terbaik kepada masyarakat melalui kegiatan pemilihan Perusahaan *Otobus* (PO) terbaik;
7. Memberikan apresiasi kepada perusahaan angkutan penyeberangan yang telah memberikan pelayanan angkutan terbaik kepada masyarakat;
8. menyediakan fasilitas yang dapat digunakan oleh pengguna jasa sehingga seluruh pengguna jasa dapat mengisi *Survey Kepuasan Masyarakat* tanpa harus menggunakan *Gadget* pribadi;
9. Memaksimalkan pembinaan dan pengawasan pelaksanaan *Survey Kepuasan Masyarakat* di seluruh Unit Kerja;
10. Menerapkan serta melakukan publikasi terhadap Standar Pelayanan di seluruh Unit Kerja;
11. Melakukan perbaikan pelayanan secara berkelanjutan dari hasil evaluasi SKM.

2. IKP 6. *On Time Performance* (OTP) Transportasi SDP

Keberhasilan pencapaian Sasaran Program 02 Meningkatnya Kinerja Pelayanan Perhubungan, Direktorat Jenderal Perhubungan Darat pada IKP *On Time Performance* (OTP) Transportasi SDP dapat dilihat pada tabel di bawah ini:

Tabel II 16 Capaian *On Time Performance* (OTP) Transportasi SDP Triwulan II Tahun 2024

SP 02	Meningkatnya Kinerja Pelayanan Perhubungan		
IKP 06	On Time Performance (OTP) Transportasi SDP	Satuan: %	Satuan: %
Target/Realisasi/Capaian		Triwulan I	Triwulan II
Target		83,513	83,513
Realisasi		83,533	83,535
Capaian		100,02%	100,03%

Sumber: Direktorat Transportasi Sungai Danau dan Penyeberangan

a.1. Definisi Indikator Kinerja Program

Indikator Kinerja Program *On Time Performance* (OTP) Transportasi SDP merupakan persentase jumlah jadwal keberangkatan angkutan penyeberangan yang tepat waktu pada lintas penyeberangan utama dibandingkan seluruh jadwal keberangkatan angkutan penyeberangan pada lintas penyeberangan utama dalam 1 (satu) tahun.

Lintas penyeberangan yang digunakan dalam perhitungan IKP *On Time Performance* (OTP) Transportasi SDP adalah lintas penyeberangan utama yang berjumlah 7 (tujuh) lintas. Adapun hanya 7 (tujuh) lintas utama yang dihitung karena produksi terbesar hanya pada lintas-lintas utama dengan kriteria *Load Factor* diatas 60% baik penumpang maupun kendaraan. Untuk menghitung Indikator Kinerja Program Persentase Capaian *On Time Performance* (OTP) Transportasi SDP digunakan rumus sebagai berikut:

$$IKP_6 = \frac{\text{Jumlah pelayaran tepat waktu dalam 1 tahun pada 7 Lintas Utama}}{\text{Jumlah pelayaran 1 tahun pada 7 lintas Utama}} \times 100\%$$

Keterangan:

1. Jumlah pelayaran tepat waktu dalam 1 tahun pada 7 lintas utama yang dimaksud adalah pelayaran yang tepat waktu pada range waktu 5 menit (dalam kondisi normal);
2. Data pelayaran tepat waktu tersebut diperoleh dari koordinasi antara Direktorat Transportasi Sungai, Danau dan Penyeberangan dengan Satuan Pelayanan Pelabuhan Penyeberangan di Balai Pengelola Transportasi Darat;

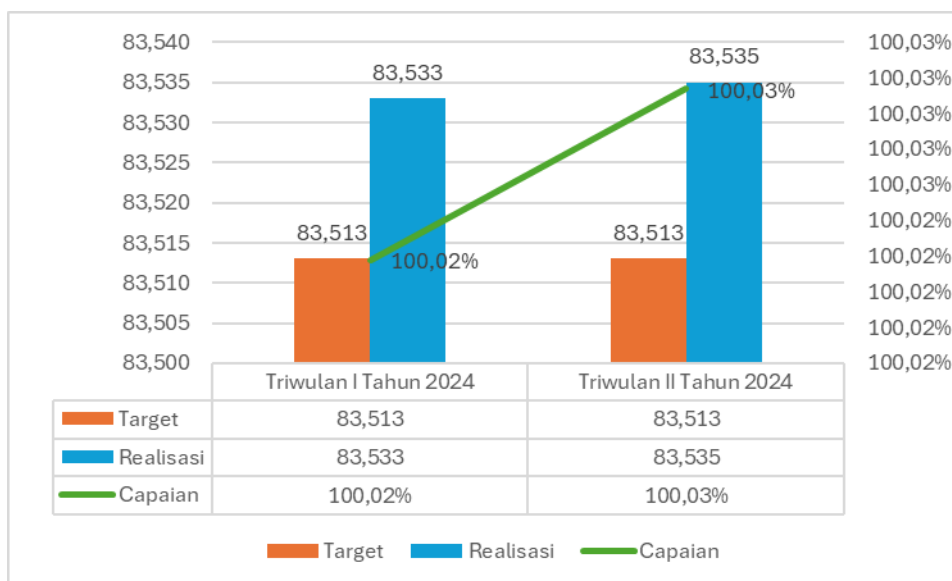
3. Jumlah pelayaran 1 tahun pada 7 lintas utama adalah pada periode tahun berjalan yaitu tahun 2024;
4. Jumlah pelayaran tersebut diperoleh dari koordinasi antara Direktorat Transportasi Sungai, Danau dan Penyeberangan dengan Satuan Pelayanan Pelabuhan Penyeberangan di Balai Pengelola Transportasi Darat, Adapun Satuan Pelayanan pada BPTD yang melayani 7 lintas tersebut diantaranya:

Tabel II 17 Satuan Pelayanan pada BPTD yang melayani 7 lintas

No.	Lintas	Satuan Pelayanan
1.	Merak – Bakauheni	Satpel Pelabuhan Merak, BPTD Kelas II Provinsi Banten
		Satpel Pelabuhan Bakauheni, BPTD Kelas II Provinsi Lampung
2.	Ketapang – Gilimanuk	Satpel Pelabuhan Ketapang, BPTD Kelas II Provinsi Jawa Timur
		Satpel Pelabuhan Gilimanuk, BPTD Kelas II Provinsi Bali
3.	Padangbai – Lembar	Satpel Pelabuhan Padangbai, BPTD Kelas II Provinsi Bali
		Satpel Pelabuhan Lembar, BPTD Kelas II Provinsi NTB
4.	Tanjung Api - api – Tanjung Kelian	Satpel Pelabuhan Tanjung Api – api, BPTD Kelas II Provinsi Sumatera Selatan
		Satpel Pelabuhan Tanjung Kelian, BPTD Kelas II Provinsi Babel
5.	Kayangan – Pototano	Satpel Pelabuhan Kayangan, BPTD Kelas II Provinsi NTB
		Satpel Pelabuhan Pototano, BPTD Kelas II Provinsi NTB
6.	Bajoe – Kolaka	Satpel Pelabuhan Bajoe, BPTD Kelas II Provinsi Sulsel
		Satpel Pelabuhan Kolaka, BPTD Kelas II Provinsi Sultra
7.	Kariangau – Penajam	Satpel Pelabuhan Kariangau, BPTD Kelas II Provinsi Kaltim
		Satpel Pelabuhan Penajam, BPTD Kelas II Provinsi Kaltim

a.2. Perbandingan Realisasi dan Target Kinerja Pada Revisi I Perjanjian Kinerja Ditjen Hubdat Tahun 2024

Realisasi kinerja *On Time Performance* (OTP) Transportasi SDP Triwulan II Tahun 2024 sebesar 83,535 jika dibandingkan dengan target Revisi I Perjanjian Kinerja Tahun 2024 sebesar 83,513 maka capaian kinerja mencapai 100,03%. Pencapaian ini digambarkan pada diagram dibawah ini:



Gambar II 5 Diagram Perbandingan Realisasi dan Target Kinerja *On Time Performance* (OTP) Transportasi SDP pada Revisi I Perjanjian Kinerja Ditjen Hubdat Tahun 2024

a.3. Analisa Keberhasilan/Kegagalan

➤ Dasar Hukum

Dalam rangka mencapai keberhasilan indikator kinerja program *On Time Performance* (OTP) Transportasi SDP, Ditjen Hubdat mengacu kepada dasar hukum sebagai berikut:

1. Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 104 Tahun 2017 tentang Penyelenggaraan Angkutan Penyeberangan (**Lampiran 25**);
2. Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 62 Tahun 2019 tentang Standar Pelayanan Minimal Angkutan Penyeberangan (**Lampiran 34**).

➤ Kronologi Target pada Perjanjian Kinerja

Pada triwulan I dan triwulan II tahun 2024 IKP *On Time Performance* (OTP) Transportasi SDP memiliki target sebesar 83,513. Angka tersebut diperoleh dari Realisasi Tahun sebelumnya. Kemudian menggunakan asumsi bahwa nilai target minimal sama dengan tahun sebelumnya. Sehingga pada tahun 2024, memiliki target sebesar 83,513. Pencapaian *On Time Performance* (OTP) Transportasi SDP tahun 2024 pada angkutan

penyeberangan pada 7 (tujuh) lintas utama sebesar 83,533 pada triwulan I dan 83,535 pada triwulan II, dengan rincian adalah pada tabel sebagai berikut:

Tabel II 18 Pencapaian *On Time Performance* (OTP) Transportasi SDP Triwulan II Tahun 2024 (dalam persentase OTP terhadap jumlah keberangkatan)

No.	Lintas	Jumlah Keberangkatan	Keberangkatan <i>On Time</i>	OTP (%)
1.	Merak – Bakauheni	37.972	30.596	80,44%
2.	Padangbai – Lembar	4.595	3.828	83,31%
3.	Bajoe – Kolaka	1.002	856	85,13%
4.	Ketapang – Gilimanuk	73.054	61.126	83,67%
5.	Kariangau – Penajam	31.386	26.839	85,51%
6.	Tanjung Api-api – Tanjung Kalian	3.131	2.717	86,62%
7.	Kayangan Pototano	14.286	12.226	85,58%
Total		82.834	69.194	83,535%

Sumber: Data olahan Direktorat TSDP

Realisasi *On Time Performance* (OTP) Transportasi SDP Triwulan II Tahun 2024 adalah total dari persentase *On Time Performance* dibagi sebanyak jumlah lintas yang diukur sebagai berikut:

$$\% \text{ OTP} = \frac{\text{Jumlah pelayaran tepat waktu dalam 1 tahun pada 7 lintas utama}}{\text{Jumlah pelayaran 1 Tahun pada 7 lintas utama}} \times 100\%$$

➤ Realisasi Kinerja

Dengan demikian, keberhasilan realisasi Indikator Kinerja Program *On Time Performance* (OTP) Transportasi SDP Triwulan II Tahun 2024 terhadap target Revisi I Perjanjian Kinerja Tahun 2024 yaitu sebesar:

$$\text{Realisasi OTP Transportasi SDP} = \frac{138.188}{165.426} = 83,535$$

Namun demikian, tahun 2024 terdapat 2 (dua) lintas penyeberangan yang realisasi *On Time Performance* (OTP) nya dibawah rata-rata dari 7 (tujuh) lintas utama sebagaimana tabel berikut:

Tabel II 19 Realisasi OTP dibawah rata-rata

No	Lintas	Realisasi 2022	Realisasi 2023	Realisasi 2024 (Triwulan I)	Realisasi 2024 (Triwulan II)
1	Merak – Bakauheni	79,86	80,35	80,44	80,44
2	Padangbai – Lembar	82,92	83,24	83,31	83,31

Realisasi *On Time Performance* (OTP) Transportasi SDP pada lintas Merak-Bakauheni mengalami kenaikan jika dibandingkan dengan realisasi tahun 2023 (tahun sebelumnya), sementara pada lintas Padangbai – Lembar juga mengalami kenaikan jika dibandingkan dengan realisasi tahun 2023 (tahun sebelumnya), namun keduanya masih dibawah target tahun 2024:

1. Lintas Merak – Bakauheni, dikarenakan:

- Karena kondisi teknis atau cuaca masih terdapat juga kapal yang gagal sandar, sehingga jika satu kapal tidak *On Time* menyebabkan keterlambatan pada jadwal kapal setelahnya;
- Pada lintas Merak – Bakauheni terkendala pasang surut alur pelayaran sehingga membutuhkan waktu lebih ketika akan sandar;
- Pada lintas Merak – Bakauheni kekurangan fasilitas dermaga sementara jumlah kapalnya banyak, sehingga harus menunggu giliran untuk sandar dan melakukan bongkar muat

2. Lintas Padangbai – Lembar, dikarenakan:

- Kondisi prasarana (dermaga) di Pelabuhan Lembar saat ini sudah dapat dioperasikan semua (2 dermaga *Movable Bridge* (MB) dan 2 dermaga plengsengan), namun demikian untuk sandar di dermaga plengsengan masih dipengaruhi oleh pasang surut dan draft kapal sehingga kapal masih menunggu pasang surut untuk dapat sandar di dermaga plengsengan;
- Adanya pembukaan lintas *Long Distance Ferry* (LDF) Ketapang – Lembar yang juga melakukan bongkar muat di dermaga yang sama di Pelabuhan Lembar menyebabkan kapal harus menunggu giliran untuk sandar, sehingga kapal menjadi tidak *On Time*.
- Dari sisi Pelabuhan Padangbai, hanya tersedia 2 dermaga *Movable Bridge* (MB) dimana dermaga yang sama digunakan juga untuk sandar kapal yang melayani

lintasan dalam provinsi Padangbai – Nusa Penida, sehingga menyebabkan antrian sandar yang kerap menyebabkan kapal tidak *On Time*.

- d. Adanya pembukaan lintas *Long Distance Ferry* (LDF) Ketapang – Lembar yang juga melakukan bongkar muat di dermaga yang sama di Pelabuhan Lembar menyebabkan kapal harus menunggu giliran untuk sandar, sehingga kapal menjadi tidak *On Time*.

➤ **Faktor Keberhasilan**

Keberhasilan tercapainya indikator *On Time Performance* (OTP) Transportasi SDP, dipengaruhi dari beberapa faktor antara lain:

1. Telah diterapkannya online ticketing pada Pelabuhan Merak, Pelabuhan Bakauheni, Pelabuhan Ketapang dan Pelabuhan Gilimanuk sehingga mengurangi antrian di pelabuhan serta kepastian *port time* dan konsistensi sailing time dapat terpenuhi selain itu penerbitan Surat Persetujuan Berlayar (SPB) dapat lebih cepat karena manifes sudah diambil dari data *online ticketing*;
2. Pengoperasian *Local Port Services* (LPS) untuk pengaturan lalu lintas kapal di dampingi oleh personil BPTD;
3. Memberi sanksi terhadap pelanggaran kepatuhan terhadap jadwal (tidak menunda keberangkatan) untuk operator yang melanggar;
4. Memastikan kapasitas alur pelayaran sesuai dengan pola operasi;
5. Mengatur kondisi muatan di tempat parkir siap muat agar memperlancar proses bongkar muat.

➤ **Faktor Kendala**

Beberapa kendala yang dihadapi dalam pencapaian *On Time Performance* (OTP) Transportasi SDP antara lain:

1. Pelaksanaan *online ticketing* angkutan penyeberangan baru diterapkan pada Pelabuhan Penyeberangan Merak, Pelabuhan Penyeberangan Bakauheni, Pelabuhan Penyeberangan Ketapang dan Pelabuhan Penyeberangan Gilimanuk tetapi belum

- diterapkan pada pelabuhan penyeberangan lain yang terdapat pada PM 19 Tahun 2020 Tentang Penyelenggaraan Tiket Angkutan Penyeberangan Secara Elektronik;
2. Pada beberapa lintas terkendala pasang surut alur pelayaran sehingga membutuhkan waktu lebih ketika akan sandar;
 3. Pada beberapa lintas kekurangan fasilitas dermaga sementara jumlah kapalnya banyak, sehingga harus menunggu giliran untuk sandar dan melakukan bongkar muat;
 4. Adanya keterlambatan pelayaran yang disebabkan oleh kapal yang gagal sandar karena kondisi teknis atau cuaca.

➤ **Realisasi Anggaran**

Adapun anggaran terkait *On Time Performance* (OTP) Transportasi SDP Triwulan II Tahun 2024 dari kegiatan:

1. Pengawasan Pelaksanaan dan Pemeriksaan kegiatan Insidentil Standar Pelayanan Minimal Angkutan Penyeberangan Lintas Antar Provinsi yaitu senilai Rp. 150.000.000 realisasi anggaran sebesar Rp. 64.279.700 atau 42,85%;
2. Persetujuan Pengoperasian Kapal Angkutan Penyeberangan Baru yaitu senilai Rp. 125.000.000 realisasi anggaran sebesar Rp. 45.564.316 atau 36,45%.

a.4. Upaya Untuk Meningkatkan Capaian Di Masa Yang Akan Datang

Upaya untuk meningkatkan kinerja *On Time Performance* (OTP) Transportasi SDP Direktorat Jenderal Perhubungan Darat akan melakukan langkah – langkah sebagai berikut:

1. Melaksanakan kegiatan Sosialisasi/Bimbingan Teknis Standar Pelayanan Minimal (SPM) Angkutan Penyeberangan;
2. Menerapkan pelaksanaan *online ticketing* angkutan penyeberangan pada semua pelabuhan penyeberangan sesuai PM 19 Tahun 2020 tentang Penyelenggaraan Tiket Angkutan Penyeberangan Secara Elektronik;
3. Berkoordinasi dengan stakeholder terkait agar lebih meningkatkan pelayanan angkutan penyeberangan dan ketepatan jadwal di lapangan;
4. Melakukan pengawasan secara periodik terhadap ketepatan jadwal di lapangan;
5. Melakukan evaluasi atas pelaksanaan pola operasi dan ketepatan jadwal;

6. Dukungan sistem Digitalisasi Pengawasan Operasional untuk pengawasan operasional di lapangan.

3. IKP 7. *On Time Performance* (OTP) Transportasi Perkotaan

Keberhasilan pencapaian Sasaran Program 02 Meningkatnya Kinerja Pelayanan Perhubungan, Direktorat Jenderal Perhubungan Darat menggunakan 3 (tiga) IKP salah satunya yaitu *On Time Performance* (OTP) Transportasi Perkotaan, untuk lebih jelasnya dapat dilihat pada tabel di bawah ini:

Tabel II 20 Capaian *On Time Performance* (OTP) Transportasi Perkotaan
Triwulan II Tahun 2024

SP 02	Meningkatnya Kinerja Pelayanan Perhubungan		
IKP 07	<i>On Time Performance</i> (OTP) Perkotaan.	Satuan: %	
Target/Realisasi/Capaian		Triwulan I	Triwulan II
Target		33,655	33,655
Realisasi		49,086	48,411
Capaian		145,85%	143,84%

Sumber: Data diolah Direktorat Angkutan, Ditjen Hubdat Tahun 2024

a.1. Definisi Indikator Kinerja Program

Indikator Kinerja Program Persentase Capaian *On Time Performance* (OTP) Transportasi Perkotaan merupakan kinerja ketepatan waktu yang diukur pada layanan subsidi angkutan perkotaan berbasis jalan dengan skema *Buy The Service*. Data ketepatan waktu diperoleh berdasarkan pencatatan yang dilaksanakan melalui *fleet management* proyek subsidi angkutan perkotaan berbasis jalan dengan skema *Buy The Service*.

Untuk menghitung Indikator Kinerja Program Persentase Capaian *On Time Performance* (OTP) Transportasi Perkotaan digunakan rumus sebagai berikut:

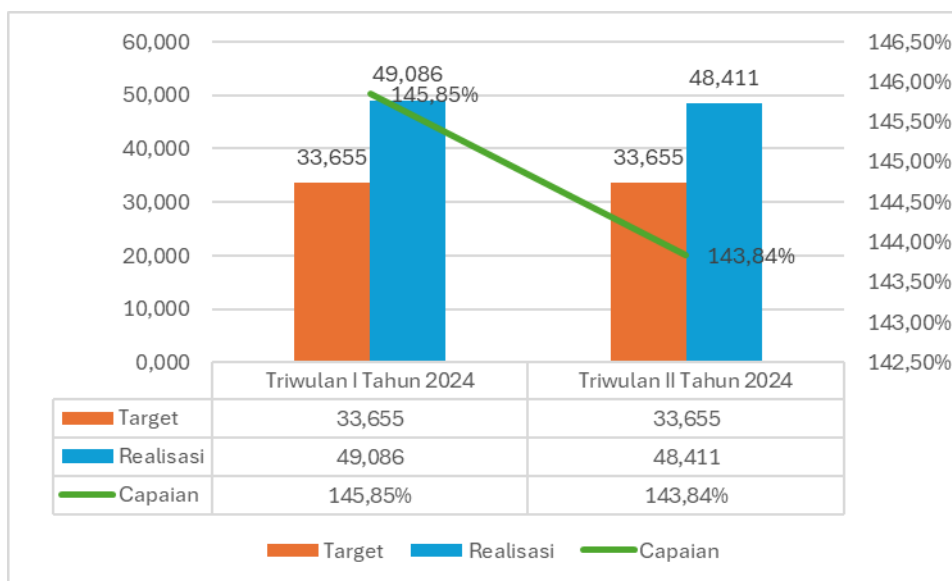
$$IKP7 = \frac{\text{Jumlah pelayanan BTS (rit) tepat waktu dalam 1 tahun}}{\text{Jumlah pelayanan BTS (rit) 1 tahun}} \times 100\%$$

Keterangan:

1. Jumlah pelayanan BTS (rit) tepat waktu dalam 1 tahun dan Jumlah pelayanan BTS (rit) 1 tahun terhitung otomatis oleh Aplikasi *Fleet Management* yang dapat diakses melalui Mitra Darat;
2. OTP yang dimaksud adalah perhitungan layanan bus yang tiba pada *range* 7 – 15 menit, sedangkan *early time* kondisi 0 – 7 menit dan *late* lebih dari 15 menit tidak masuk perhitungan;
3. Jumlah Pelayanan BTS tahun 2024 dilakukan pada 10 kawasan perkotaan yang menjadi kewenangan Ditjen Hubdat, yaitu:
 - a. BTS Kota Medan;
 - b. BTS Kota Denpasar;
 - c. BTS Kota Palembang;
 - d. BTS Kota Yogyakarta;
 - e. BTS Kota Surakarta;
 - f. BTS Kota Makassar;
 - g. BTS Kota Banyumas;
 - h. BTS Kota Bandung;
 - i. BTS Kota Banjarmasin;
 - j. BTS Kota Surabaya.

a.2. Perbandingan Realisasi dan Target Kinerja Pada Revisi I Perjanjian Kinerja Ditjen Hubdat Tahun 2024

Realisasi kinerja *On Time Performance* (OTP) Transportasi Perkotaan Triwulan II Tahun 2024 sebesar 48,411 jika dibandingkan dengan target Revisi I Perjanjian Kinerja Tahun 2024 sebesar 33,655 sebesar maka capaian kinerja mencapai 143,84%. Pencapaian ini digambarkan pada diagram dibawah ini.



Gambar II 6 Diagram Perbandingan Realisasi dan Target Kinerja *On Time Performance* (OTP) Transportasi Perkotaan Pada Revisi I Perjanjian Kinerja Ditjen Hubdat Tahun 2024

a.3. Analisa Keberhasilan/Kegagalan

➤ Dasar Hukum

Untuk mendukung capaian Indikator Kinerja Program Capaian *On Time Performance* (OTP) Transportasi Perkotaan Triwulan II Tahun 2024, Ditjen Perhubungan Darat mengacu kepada dasar aturan sebagai berikut:

1. Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM.10 Tahun 2012 tentang Standar Pelayanan Minimal Angkutan Massal berbasis Jalan (**Lampiran 35**);
2. Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM.98 Tahun 2013 tentang Standar Pelayanan Minimal Angkutan Orang dengan Kendaraan Bermotor Umum Dalam Trayek (**Lampiran 36**).

➤ Kronologi Target Perjanjian Kinerja

Target Indikator kinerja program capaian *On Time performance* (OTP) Transportasi Perkotaan Triwulan II Tahun 2024 sebesar 33,655 diperoleh berdasarkan asumsi dengan memperhatikan masih belum optimalnya realisasi OTP di sebagian besar kota-kota BTS.

Pelaksanaan pemantauan dan pengawasan operasional program pembelian layanan (*Buy the Service*) dilakukan dengan memanfaatkan teknologi informasi melalui sistem *fleet management* yang mensinergikan antara perangkat telematika berbasis satelit yang dipasang di setiap Bus dengan *platform* yang dikembangkan oleh Direktorat Angkutan Jalan. Dari hasil output sistem *fleet management* tersebut diperoleh capaian *On Time Performance* (OTP) Transportasi Perkotaan pada masing-masing kota dengan layanan BTS tahun 2024 sebagai berikut:

Tabel II 21 Pencapaian *On Time Performance* (OTP) Transportasi Perkotaan Triwulan II Tahun 2024

No	Layanan BTS Perkotaan	Operator	Realisasi OTP Operator (%)	Realisasi OTP (%)
1	BTS Kota Medan	Medan Bus Transport	49,36	49,36
2	BTS Kota Palembang	Trans Musi	40,25	40,25
		Trans Global Mandiri	-	
		Trans Global Mandiri (LRT)	-	
3	BTS Kota Denpasar	Satria Trans Jaya	46,99	46,99
4	BTS Kota Yogyakarta	Jogja Tugu Trans	58,64	58,64
5	BTS Kota Surakarta	Bengawan Solo Trans	48,37	48,37
		Transport Global Mandiri	48,37	
6	BTS Kota Makassar	Sinar Jaya	48,45	44,94
7	BTS Kota Banyumas	Banyumas Raya Transportasi	56,51	54,26
8	BTS Kota Surabaya	Seduluran Bus Suroboyo	48,33	31,56
		DAMRI Surabaya (Bus Listrilk)	14,76	
9	BTS Kota Banjarmasin	Bagong Dekaka Makmur	56,84	56,84
10	BTS Kota Bandung	Unit Bisnis Strategis Perum DAMRI	48,78	47,15
		Pusaka Burung Besar	43,20	
Jumlah OTP Transportasi Perkotaan (BTS)				48,411

Sumber: OTP Fleet Management Transportasi Perkotaan

➤ Realisasi Kinerja

Sebagaimana rincian dalam Tabel II 21, jumlah total nilai realisasi OTP dari 10 (sepuluh) kota di atas sebesar 48,411%. Sehingga realisasi *On Time Performance* (OTP) Transportasi Perkotaan Triwulan II Tahun 2024 adalah sebagai berikut:

$$\text{Realisasi OTP Transportasi Perkotaan} = \frac{48,411}{10} \times 100\% = 48,411\%$$

➤ Capaian Kinerja

Dengan demikian, keberhasilan capaian Indikator Kinerja Program *On Time Performance* (OTP) Transportasi Perkotaan Triwulan II Tahun 2024 terhadap target Perjanjian Kinerja Tahun 2024 yaitu sebesar:

$$\% \text{ Capaian} = \frac{33,655}{48,411} \times 100\% = 143,84\%$$

Namun demikian pada tahun 2024, dari total 10 (sepuluh) layanan BTS Perkotaan yang beroperasi, 5 (lima) layanan BTS perkotaan dengan realisasi *On Time Performance* (OTP) dibawah rata-rata sebagaimana tabel berikut:

Tabel II 22 Layanan BTS Perkotaan dengan realisasi *On Time Performance* (OTP) Triwulan II Tahun 2024

No.	Layanan BTS Perkotaan	Realisasi OTP (%)
1.	BTS Kota Surabaya	48,33
2.	BTS Kota Makassar	48,45
3.	BTS Kota Denpasar	46,99
4.	BTS Kota Bandung	48,78
5.	BTS Kota Surakarta	48,37

Penyebab nilai realisasi *On Time Performance* pada 5 (lima) layanan BTS perkotaan di atas dibawah nilai rata-rata adalah penggunaan jalur bercampur (*mix traffic*) dengan lalu lintas kendaraan lainnya memberikan dampak pada waktu tiba armada BTS pada titik-titik tertentu. Walau keterlambatan hanya terjadi sepersekian detik, namun perhitungan tetap dikategorikan sebagai keterlambatan (*late*) jika lebih dari 15 menit sesuai dengan Standar Pelayanan Minimal (SPM).

➤ Faktor Keberhasilan

Faktor-faktor yang berpengaruh bagi keberhasilan pencapaian indikator kinerja persentase capaian *On Time Performance* transportasi perkotaan adalah sebagai berikut:

1. Adanya Kebijakan Rerouting yang dilakukan oleh Pemerintah Daerah di beberapa koridor layanan BTS menyebabkan peningkatan terhadap waktu tempuh layanan BTS sehingga menjadi lebih optimal
2. Dengan adanya *Fleet Management System* dapat meningkatkan fungsi pengawasan, efektifitas layanan, serta memberikan pendekatan teknologi terhadap layanan;
3. Modernisasi peralatan dalam armada layanan BTS dapat memudahkan untuk melakukan monitoring terhadap standar pelayanan minimal (SPM) terutama terkait *On time performance* (OTP).

➤ **Faktor Kendala**

Faktor – faktor yang menjadi kendala pada indikator kinerja persentase capaian *On Time Performance* transportasi perkotaan adalah sebagai berikut:

1. Adanya migrasi teknologi dari Teman Bus ke Mitra Darat memerlukan waktu penyesuaian komponen teknologi yang ada;
2. Belum terpadunya antara layanan angkutan umum perkotaan *Buy The Service* sebagai *Trunk Line* (Trayek Utama dengan Angkutan Pengumpan (*Feeder*)) seperti angkot dan belum maksimalnya dukungan dari *Feeder* sehingga dapat mempengaruhi waktu tempuh layanan BTS;
3. Dinamika masyarakat di lapangan yang sering terjadi sehingga sering dilakukan pengalihan rute sementara.

➤ **Realisasi Anggaran**

Adapun kegiatan-kegiatan yang dilakukan oleh Direktorat Jenderal Perhubungan Darat Tahun 2024 untuk mendukung capaian indikator kinerja program capaian persentase *On Time Performance* transportasi Perkotaan Triwulan II Tahun 2024 adalah sebagai berikut:

1. Subsidi perkotaan *Buy The Service*, senilai Rp. 465.894.287.000,- dengan realisasi triwulan II pada senilai Rp. 194.232.170.896,- atau mencapai 41,69%;

2. *Fleet Management System* operasional angkutan perkotaan dengan skema *Buy The Service*, senilai Rp. 22.251.002.000,- dengan realisasi triwulan II senilai Rp. 3.964.863.500,- atau mencapai 17,82%;
3. Kegiatan Sewa Perangkat *Tap on Bus* dan Jasa *Settlement* beserta Rekonsiliasi Data Pembayaran Tarif Layanan *Buy The Service*, senilai Rp. 11.383.800,000,- dengan realisasi triwulan II senilai Rp. 4.193.400.000,- atau mencapai 36,84%;
4. Pendampingan manajemen proyek pengembangan angkutan massal berbasis jalan di kawasan perkotaan, senilai Rp. 42.146.530.000,- dengan realisasi triwulan II senilai Rp. 11.930.134.200,- atau mencapai 28,31%;

a.4. Upaya Untuk Meningkatkan Capaian Di Masa Yang Akan Datang

Untuk meningkatkan capaian kinerja *On Time Performance* (OTP) Transportasi Perkotaan, Direktorat Jenderal Perhubungan Darat akan melakukan langkah – langkah sebagai berikut:

1. Pemerintah Daerah perlu melakukan upaya *Push Strategy* salah satunya dengan mengakomodir layanan angkot eksisting untuk menjadi *Feeder* Layanan BTS;
2. Perlu dilakukan *rerouting* untuk meningkatkan fasilitas integrasi antar koridor sehingga *ridership* bisa meningkat;
3. Perlu konsolidasi terkait halte yang tidak bisa digunakan karena resistensi beberapa kelompok masyarakat.

II.2.3. Sasaran Program 03 Meningkatnya Keselamatan Transportasi

Pencapaian Sasaran Program 03 diukur melalui 2 (dua) Indikator Kinerja Program (IKP) yaitu:

1. IKP 1. Rasio Kejadian Kecelakaan Transportasi Jalan per 10.000 Keberangkatan;
2. IKP 2. Rasio Kejadian Kecelakaan Transportasi Penyeberangan per 10.000 Pelayaran.

Tabel II 23 Sasaran Program 03 Meningkatnya Keselamatan Transportasi

SASARAN PROGRAM / INDIKATOR KINERJA PROGRAM		SATUAN	TARGET	Triwulan I	Triwulan II
SP 03 Meningkatnya Keselamatan Transportasi					
IKP 01	Rasio Kejadian Kecelakaan Transportasi Jalan Per 10.000 Keberangkatan	Rasio	0,008		
		Target		0,008	0,008
		Realisasi		0,000	0,015
		Capaian		200,00%	12,50%
IKP 02	Rasio Kejadian Kecelakaan Transportasi Penyeberangan Per 10.000 Pelayaran	Rasio	0,033		
		Target		0,033	0,033
		Realisasi		0,000	0,000
		Capaian		200,00%	200,00%

1. IKP 1. Rasio Kejadian Kecelakaan Transportasi Jalan per 10.000 Keberangkatan

Keberhasilan pencapaian Sasaran Program 03 Meningkatnya Keselamatan Transportasi, Direktorat Jenderal Perhubungan Darat pada IKP Rasio Kejadian Kecelakaan Transportasi Jalan per 10.000 Keberangkatan dapat dilihat pada tabel di bawah ini:

Tabel II 24 Capaian Rasio Kejadian Kecelakaan Transportasi Jalan per 10.000 Keberangkatan Triwulan II Tahun 2024

SP 03	Meningkatnya Keselamatan Transportasi		
IKP 01	Rasio Kejadian Kecelakaan Transportasi Jalan Per 10.000 Keberangkatan	Satuan: Rasio	
Target/Realisasi/Capaian		Triwulan I	Triwulan II
Target		0,008	0,008
Realisasi		0,000	0,015
Capaian		200%	12,50%

Sumber: Data Kecelakaan Bus AKAP dan Bus Perintis (KNKT), Data Keberangkatan Bus AKAP (Dit. Prasarana Transportasi Jalan), Data ritase Bus Perintis (Dit. Angkutan Jalan), diolah kembali oleh Dit. Sarana Transportasi Jalan

a. 1. Definisi Indikator Kinerja Program

Rasio Kejadian Kecelakaan Transportasi Jalan per 10.000 Keberangkatan merupakan jumlah kecelakaan pada tahun (n) per 10.000 keberangkatan angkutan umum di jalan. Adapun angkutan umum di jalan terdiri dari layanan Angkutan Antara Kota Antar Provinsi (AKAP) dan Angkutan Perintis di Jalan yang disubsidi APBN. Data kecelakaan tersebut bersumber dari data kecelakaan yang diterbitkan oleh Komite Nasional Keselamatan Transportasi (KNKT) dimana berdasarkan Peraturan Pemerintah Nomor 62 Tahun 2013

tentang Investigasi Kecelakaan Transportasi disebutkan bahwa adanya kategori kecelakaan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan (LLAJ) yang wajib diinvestigasi KNKT yaitu:

- 1) Terdapat korban jiwa paling sedikit 8 (delapan) orang;
- 2) Mengundang perhatian publik secara luas;
- 3) Menimbulkan polemik/kontroversi;
- 4) Menimbulkan prasarana rusak berat;
- 5) Berulang – ulang pada merek dan/atau tipe kendaraan yang sama dalam satu tahun;
- 6) Berulang – ulang pada lokasi yang sama dalam satu tahun; dan/atau Mengakibatkan pencemaran lingkungan akibat limbah atau Bahan Berbahaya dan Beracun (B3) yang diangkut.

Dirinci kembali pada PP No. 62 Tahun 2013 pasal 10 adanya 4 jenis kecelakaan yang diinvestigasi KNKT yaitu:

- 1) Tabrakan antar kendaraan bermotor umum, antara kendaraan bermotor umum dengan Kereta Api, atau antara kendaraan bermotor umum dengan fasilitas atau dengan benda-benda lainnya;
- 2) Kendaraan bermotor umum terguling;
- 3) Kendaraan bermotor umum jatuh ke jurang atau sungai; dan/atau
- 4) Kendaraan bermotor umum terbakar.

Berdasarkan peraturan di atas, kecelakaan lalu lintas angkutan jalan yang di investigasi oleh KNKT yang melibatkan AKAP dan Angkutan Perintis yaitu sebanyak 3 Kecelakaan.

Pada UU No. 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan Pasal 176 menyebutkan bahwa Menteri yang bertanggung jawab di bidang sarana dan prasarana lalu lintas dan angkutan jalan untuk penyelenggaraan angkutan orang yang melayani:

- 1) Trayek lintas batas negara sesuai dengan perjanjian antarnegara;
- 2) Trayek antar kabupaten/kota yang melampaui wilayah 1 (satu) provinsi;
- 3) Trayek angkutan perkotaan yang melampaui wilayah 1 (satu) provinsi; dan
- 4) Trayek perdesaan yang melewati wilayah 1 (satu) provinsi.

Dari pasal tersebut didapat bahwa kewenangan Menteri Perhubungan bertanggung jawab atas AKAP dan Angkutan Perintis.

Kepolisian Negara Republik Indonesia dan KNKT sama-sama mengeluarkan data kecelakaan, namun data dari pihak kepolisian menyebutkan jumlah kecelakaan secara umum. Tidak ada rincian jenis angkutan yang terlibat. Sedangkan data KNKT lebih terperinci dengan menyebutkan jenis angkutan yang terlibat dalam kecelakaan sehingga data dari KNKT digunakan dalam pengukuran kinerja ini.

Untuk menghitung Indikator Kinerja Program Rasio Kejadian Kecelakaan Transportasi Jalan Per 10.000 Keberangkatan digunakan rumus sebagai berikut:

$$\text{Realisasi IKP1} = \frac{\text{Jumlah Kecelakaan yang melibatkan AKAP dan atau Angkutan Perintis di Jalan pada Tahun (n)}}{\text{Jumlah keberangkatan perjalanan AKAP dan atau Angkutan Perintis di Jalan pada Tahun (n)}} \times 10.000 \text{ Keberangkatan}$$

Keterangan:

1. Jumlah kecelakaan yang melibatkan AKAP dan/atau Angkutan Perintis di Jalan pada tahun (n), dimana (n) merupakan periode pada tahun berjalan yaitu tahun 2024.
 - a. Data kecelakaan yang melibatkan AKAP dan/atau Angkutan Perintis diperoleh dari koordinasi dengan Komite Nasional Keselamatan Transportasi (KNKT) Kementerian Perhubungan;
 - b. Data kecelakaan yang melibatkan AKAP dan/atau Angkutan Perintis yang digunakan menurut Peraturan Pemerintah Nomor 62 Tahun 2013 tentang Investigasi Kecelakaan Transportasi adalah:
 - Data kecelakaan lalu lintas yang menyebabkan korban paling sedikit 8 (delapan) orang;
 - Mengundang perhatian publik secara luas;
 - Menimbulkan polemik/kontroversi;
 - Menimbulkan prasarana rusak berat
 - Berulang – ulang pada merek dan/atau tipe kendaraan yang sama dalam satu tahun;
 - Berulang – ulang pada lokasi yang sama dalam satu tahun.

Data kecelakaan tersebut merupakan data yang didapatkan melalui pencatatan yang dilakukan oleh Komite Nasional Keselamatan Transportasi (KNKT) Kementerian Perhubungan.

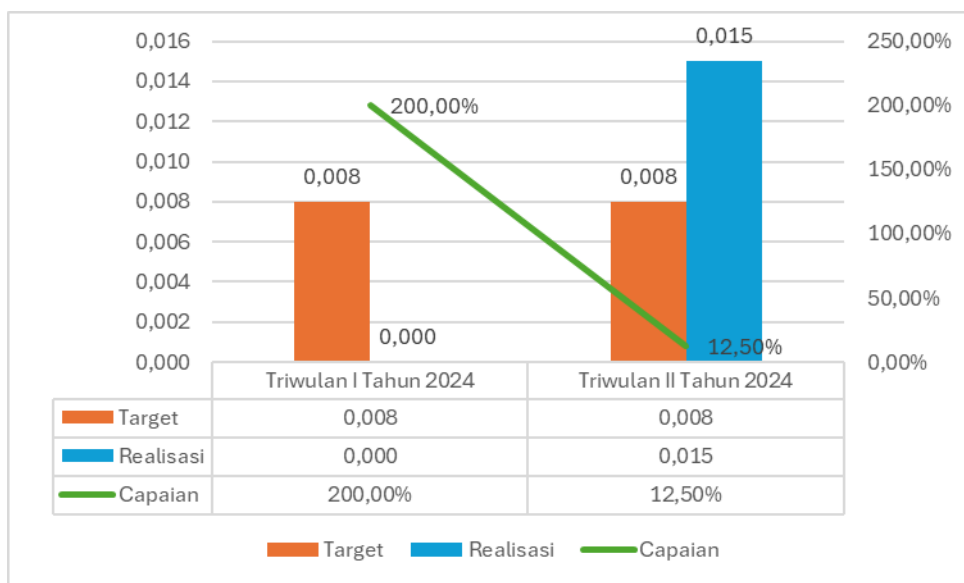
2. Jumlah keberangkatan perjalanan AKAP dan/atau Angkutan Perintis di jalan pada tahun (n), dimana (n) merupakan periode pada tahun berjalan yaitu tahun 2024.

Data keberangkatan (*ritase*) angkutan umum di jalan didapatkan melalui data realisasi keberangkatan AKAP di terminal dan data realisasi penyelenggaraan subsidi keperintisan angkutan jalan pada tahun (n).

- a. Data realisasi keberangkatan AKAP diperoleh dari Aplikasi SIASATI yang dapat diakses melalui *website* <http://siasati.dephub.go.id>;
- b. Data realisasi penyelenggaraan subsidi keperintisan angkutan jalan diperoleh melalui koordinasi antara Direktorat Angkutan Jalan, Balai Pengelola Transportasi Darat (BPTD), dan Perum DAMRI.

a.2. Perbandingan Realisasi dan Target Kinerja Pada Revisi I Perjanjian Kinerja Ditjen Hubdat Tahun 2024

Realisasi Rasio Kejadian Kecelakaan Transportasi Jalan per 10.000 Keberangkatan Triwulan II Tahun 2024 sebesar 0,015. Jika dibandingkan dengan target Revisi I Perjanjian Kinerja Tahun 2024 sebesar 0,008 maka capaian kinerja mencapai 12,50% Pencapaian ini digambarkan pada diagram dibawah ini:



Gambar II 7 Diagram Perbandingan Realisasi dan Target Kinerja Rasio Kejadian Kecelakaan Transportasi Jalan per 10.000 Keberangkatan Pada Revisi I Perjanjian Kinerja Ditjen Hubdat Tahun 2024

a.3. Analisa Keberhasilan/Kegagalan

➤ Dasar Hukum

Dalam rangka mencapai keberhasilan Indikator Kinerja Program Rasio Kejadian Kecelakaan Transportasi Jalan per 10.000 Keberangkatan, Direktorat Jenderal Perhubungan Darat mengacu kepada aturan:

1. Undang-Undang 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas Angkutan Jalan;
2. PP 55 tahun 2012 Tentang Kendaraan;
3. PP 37 Tahun 2017 tentang Keselamatan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan;
4. PP 62 Tahun 2013 tentang Investigasi Kecelakaan Transportasi;
5. PM 85 Tahun 2018 tentang Sistem Manajemen Keselamatan Perusahaan Angkutan Umum;
6. Perpres Nomor 1 Tahun 2022 Tentang Rencana Umum Nasional Keselamatan (RUNK) LLAJ.

➤ **Kronologi Target Perjanjian Kinerja**

Pada tahun 2024, target Indikator Kinerja Program Rasio Kejadian Kecelakaan Transportasi Jalan per 10.000 Keberangkatan Tahun 2024 ditargetkan 0,008 yang diperoleh dari angka capaian realisasi Tahun 2023 yaitu sebesar 0,008 dan merupakan target yang disampaikan oleh Direktur Sarana Transportasi Jalan kepada Direktur Jenderal Perhubungan Darat.

Target Indikator Kinerja Program Rasio Kejadian Kecelakaan Transportasi Jalan per 10.000 keberangkatan Tahun 2021 yaitu sebesar 0,019 dengan realisasi 0,015 yang didapat dari 5 Kejadian kecelakaan sepanjang Tahun 2021 dengan data *ritase* bus perintis periode Januari s.d. Desember 2021 sebanyak 317.887 keberangkatan dan data keberangkatan bus AKAP di Terminal Tipe A Periode Januari s/d Desember 2021 sebanyak 2.959.770. Total keberangkatan keseluruhan sebanyak 3.277.657 sehingga didapat angka realisasi sebesar 0,015. Pada Tahun 2022 realisasi yang didapat adalah 0 sehingga target yang digunakan untuk Tahun 2023 masih mengacu pada realisasi Tahun 2021. sedangkan Pada Tahun 2023 didapat realisasi sebesar 0,008 yang merupakan 2 kejadian kecelakaan sepanjang Tahun 2023 dengan *ritase* bus perintis periode Januari s/d Desember 2024 sebanyak 153.934 keberangkatan dan data keberangkatan bus AKAP di Terminal Tipe A Periode Januari s/d Desember 2023 sebanyak 2.455.238 keberangkatan, sehingga target Tahun 2024 yang digunakan mengacu pada realisasi Tahun 2023 yaitu sebesar 0,008.

➤ **Realisasi Kinerja**

Pada periode sampai dengan Triwulan II Tahun 2024, berdasarkan data yang dihimpun dari *website* Komite Nasional Keselamatan Transportasi (KNKT) <http://knkt.go.id/>, kecelakaan yang melibatkan kendaraan bus AKAP dan bus Perintis dengan ketentuan kecelakaan sesuai dengan Peraturan Pemerintah Republik Indonesia Nomor 62 Tahun 2013 tentang Investigasi Kecelakaan Transportasi dijelaskan bahwa kecelakaan kendaraan umum yaitu meliputi terdapat adanya korban jiwa paling sedikit 8 (delapan) orang, mengundang perhatian publik secara luas sehingga adanya laporan dari masyarakat, menimbulkan polemik/kontroversi, menimbulkan prasarana yang rusak berat,

terjadi berulang-ulang pada merek dan/atau tipe kendaraan yang sama dalam 1 (satu) tahun, berulang-ulang pada lokasi yang sama dalam satu tahun yang sama. Didapatkan hasil realisasi rasio kejadian kecelakaan transportasi jalan per 10.000 keberangkatan adalah **sebanyak 3 (tiga)** kejadian kecelakaan. Jumlah kejadian kecelakaan tersebut merupakan banyaknya kecelakaan angkutan umum di jalan yang hanya melibatkan Angkutan Antar Kota Antar Provinsi (AKAP) dan Angkutan Perintis yang disubsidi oleh APBN perhitungan kejadian kecelakaan berikut tidak termasuk Angkutan Pariwisata dan Angkutan Barang.

Tabel II 25 Jumlah Kecelakaan yang melibatkan AKAP dan Angkutan Perintis di Jalan pada Triwulan II Tahun 2024

No	Uraian	Triwulan I	Triwulan II
1	Jumlah Kecelakaan (Kumulatif)	0	3

Sedangkan, jumlah keberangkatan bus di Terminal Penumpang Tipe A dan Jumlah Keberangkatan angkutan keperintisan pada periode Januari sampai dengan Juni Tahun 2024 sebanyak 1.985.384 (Satu Juta Sembilan Ratus Delapan Puluh Lima Ribu Tiga Ratus Delapan Puluh Empat) keberangkatan dengan rincian:

1. Jumlah keberangkatan Bus AKAP periode Januari – Juni tahun 2024 sebanyak 1.955.227 (satu juta sembilan ratus lima puluh lima ribu dua ratus dua puluh tujuh) keberangkatan, dan;
2. Jumlah keberangkatan Bus Perintis periode Januari – Juni tahun 2024 sebanyak 30.157 (tiga puluh ribu seratus lima puluh tujuh).

Tabel II 26 Jumlah keberangkatan perjalanan AKAP dan Angkutan Perintis di Jalan pada periode Januari s/d Juni Tahun 2024

No	Jenis Angkutan Umum	Jumlah Keberangkatan (Kumulatif)	
		Triwulan I	Triwulan II
1	Bus AKAP	722.404	1.955.227
2	Bus Perintis	19.720	30.157
Total		742.124	1.985.384

➤ Realisasi Kinerja

Sehingga realisasi indikator kinerja program Rasio Kejadian Kecelakaan Transportasi Jalan per 10.000 Keberangkatan pada Triwulan II Tahun 2024 adalah sebagai berikut:

$$Realisasi IKP1 = \frac{\text{Jumlah Kecelakaan yang melibatkan AKAP dan atau Angkutan Perintis di Jalan pada Tahun (n)}}{\text{Jumlah keberangkatan perjalanan AKAP dan atau Angkutan Perintis di Jalan pada Tahun (n)}} \times 10.000 \text{ Keberangkatan}$$

$$IKP 1 = \frac{3}{1.985.384} \times 10.000 = 0,015$$

➤ Capaian Kinerja

Capaian kinerja semakin tinggi menunjukkan kinerja yang semakin buruk, maka perhitungan pengukuran capaian kinerja menggunakan rumus sebagai berikut:

$$\% \text{ Capaian IKP 1} = \frac{(\text{Target 2024} - (\text{Realisasi 2024} - \text{Target 2024}))}{\text{Target 2024}} \times 100\%$$

Dengan demikian, keberhasilan capaian Indikator Kinerja Rasio Kejadian Kecelakaan Transportasi Jalan per 10.000 Keberangkatan Triwulan II Tahun 2024 terhadap target Revisi I Perjanjian Kinerja Tahun 2024 yaitu sebesar:

$$\% \text{ Capaian IKP 1} = \frac{(0,008 - (0,015 - 0,008))}{0,008} \times 100\% = 12,50\%$$

Tabel II 27 Capaian Kinerja Indikator Kinerja Program - Rasio Kecelakaan Transportasi Jalan per 10.000 Keberangkatan Triwulan II Tahun 2024

No	Uraian	Triwulan I	Triwulan II
1	Target	0,008	0,008
2	Realisasi	0,000	0,015
3	Capaian Kinerja	200%	12,50%

Tabel II 28 Rasio Kecelakaan Transportasi Jalan per 10.000 Keberangkatan Triwulan II Tahun 2024

No	Uraian	Capaian Rasio Kecelakaan Triwulan I	Capaian Rasio Kecelakaan Triwulan II
1	Jumlah Kecelakaan yang melibatkan AKAP dan Angkutan Perintis di Jalan	0	3
2	Jumlah keberangkatan perjalanan AKAP dan Angkutan Perintis di Jalan	742.124	1.985.384
Capaian Rasio Kejadian Kecelakaan		200%	12,50%

Berdasarkan perhitungan realisasi indikator kinerja program Rasio Kejadian Kecelakaan Transportasi Jalan per 10.000 Keberangkatan Triwulan II Tahun 2024, didapatkan hasil realisasi Rasio Kejadian Kecelakaan Transportasi Jalan per 10.000 Keberangkatan adalah

0,015. Jumlah perhitungan kecelakaan tersebut merupakan banyaknya kecelakaan sesuai dengan PP 62 Tahun 2018 tentang Investigasi Kecelakaan Transportasi yaitu terdapat korban jiwa paling sedikit 8 (delapan) orang, mengundang perhatian publik secara luas, menimbulkan polemik/kontroversi, menimbulkan prasarana rusak berat, berulang-ulang pada merek dan/atau tipe kendaraan yang sama dalam satu tahun, berulang-ulang pada lokasi yang sama dalam satu tahun.

➤ **Faktor Keberhasilan**

Pada Triwulan II Tahun 2024, Direktorat Sarana Transportasi Jalan berhasil mencapai target Indikator Kinerja Program Rasio Kejadian Kecelakaan Transportasi Jalan per 10.000 Keberangkatan karena faktor-faktor sebagai berikut:

1. Pelaksanaan monitoring keselamatan transportasi jalan;
2. Pelaksanaan Monitoring Pembinaan Angkutan Umum AKAP maupun Angkutan Barang;
3. Regulasi di bidang keselamatan transportasi jalan yang sudah mengalami peningkatan kepatuhan;
4. Peningkatan pelaksanaan pengujian berkala kendaraan angkutan umum di daerah melalui Akreditasi Unit Pelaksana Uji Berkala Kendaraan Bermotor (UPUBKB);
5. Adanya Sosialisasi keselamatan jalan yang dilakukan melalui berbagai media.

➤ **Faktor Kendala**

Beberapa faktor kendala yang menghambat pencapaian Indikator Kinerja Program Rasio Kejadian Kecelakaan Transportasi Jalan per 10.000 Keberangkatan pada Triwulan II Tahun 2024 adalah sebagai berikut:

1. Perusahaan angkutan umum yang menerapkan Sistem Manajemen Keselamatan (SMK) masih sangat sedikit, sampai Juni tahun 2024 sebanyak 170 perusahaan yang memiliki Sertifikat Sistem Manajemen Keselamatan dari kurang lebih 31.657 Perusahaan Angkutan Umum (PAU). Hal tersebut dikarenakan belum diterapkannya sanksi bagi perusahaan angkutan yang belum menerapkan

sehingga kesadaran akan hal tersebut masing sangat rendah dan dianggap tidak penting;

2. Belum diterapkannya sanksi bagi perusahaan angkutan yang belum menerapkan Sistem Manajemen Keselamatan (SMK) Perusahaan Angkutan Umum;
3. Belum satu tujuannya perusahaan angkutan umum dengan pemerintah akan pentingnya keselamatan, keselamatan merupakan investasi sedangkan perusahaan masih beranggapan bahwa keselamatan merupakan sebuah *at cost* bagi perusahaan itu sendiri;
4. Kurangnya kesadaran Perusahaan Angkutan Umum akan pentingnya Manajemen Keselamatan Perusahaan Angkutan Umum untuk meningkatkan keselamatan transportasi dan mengurangi angka kecelakaan dan fatalitas.

➤ Realisasi Anggaran

Koordinator atas Indikator Kinerja Rasio Kejadian Kecelakaan Transportasi Jalan per 10.000 Keberangkatan adalah Direktorat Sarana Transportasi Jalan, Ditjen Hubdat dengan dibantu oleh Direktorat Angkutan Jalan dan Direktorat Prasarana Transportasi Jalan, Ditjen Hubdat.

Adapun anggaran kegiatan terkait Rasio kejadian kecelakaan Transportasi Jalan per 10.000 Keberangkatan tahun 2024 yaitu senilai Rp. 6.203.400.000,- dan sampai dengan bulan Juni tahun 2024 realisasi anggaran senilai Rp. 1.910.263.322,- atau sebesar 30,79%.

Tabel II 29 Kegiatan Yang Mendukung Program dalam Rencana Aksi Perjanjian Kinerja

No	Kegiatan	Pagu	Realisasi	%	Keterangan
1	Pembinaan Teknis Manajemen Batas Kecepatan	Rp 400.000.000	Rp 192.528.390	48,13%	
2	Pembinaan Teknis Perusahaan APM dan Importir Kendaraan Bermotor	Rp 400.000.000	Rp 0	0,00%	
3	Pembinaan Teknis Petugas Pemeriksa BAP Rancang Bangun Kendaraan Bermotor	Rp 300.000.000	Rp 0	0,00%	
4	Pembinaan Teknis Perusahaan Karoseri Kendaraan Bermotor	Rp 400.000.000	Rp 0	0,00%	
5	Inspeksi Keselamatan Kesiapan Sarana Angkutan	Rp 427.200.000	Rp 247.086.779	57.81%	

No	Kegiatan	Pagu	Realisasi	%	Keterangan
	Lebaran Natal dan Tahun Baru (Rampcheck)				
6	Peningkatan Kualitas Mental dan Disiplin Pengemudi Angkutan Orang	Rp 442.000.000	Rp 235.975.208	53,39%	
7	Bimbingan Teknis Manajemen Kampanye Keselamatan Transportasi Jalan	Rp 500.000.000	Rp 254.542.370	50,91%	
8	Pembinaan Teknis Penyusunan Dokumen Sistem Manajemen Keselamatan Perusahaan Angkutan Umum	Rp 500.000.000	Rp 192.462.900	38,49%	
9	Monitoring Pembinaan Keselamatan Angkutan Umum (Penerapan Sistem Manajemen Keselamatan)	Rp 350.000.000	Rp 142.432.425	40,69%	
10	Program Aksi Keselamatan Berkendara	Rp 470.000.000	Rp 252.559.000	53,74%	
11	Bimbingan Teknis Keselamatan Jalan Anak Usia Sekolah	Rp 490.000.000	Rp 47.175.000	9,63%	
12	Monitoring dan Evaluasi Keselamatan Transportasi Jalan	Rp 400.000.000	Rp 142.496.250	35,62%	
13	Pembinaan Teknis Penilai Dokumen Sistem Manajemen Keselamatan Perusahaan Angkutan Umum	Rp 500.000.000	Rp 0	0,00%	
14	Monitoring dan Evaluasi Pelaksanaan Promosi dan Kemitraan Keselamatan	Rp 350.000.000	Rp 155.830.000	45,83%	
15	Forum LLAJ Bidang Keselamatan Jalan Harmonisasi RUNK	Rp 277.000.000	Rp 47.175.000	17,03%	

a.4. Upaya Untuk Meningkatkan Capaian Di Masa Yang Akan Datang

Untuk meningkatkan capaian di masa yang akan datang yaitu salah satunya dengan menerapkan Sistem Manajemen Keselamatan Pada Perusahaan Angkutan Umum dan melanjutkan kegiatan-kegiatan rutin yang sudah dilakukan selama ini untuk menurunkan angka kecelakaan AKAP dan bus perintis, antara lain:

1. Kebijakan atau regulasi

- a. Akan disempurnakan peraturan terkait Sistem Manajemen Keselamatan pada perusahaan angkutan umum (SMK) terkait dengan pembagian wewenang antara pusat dan daerah dalam hal pembinaan keselamatan angkutan umum;

- b. Akan diatur regulasi terkait dengan penyediaan fasilitas tempat istirahat pengemudi angkutan umum;
- c. Akan diberikan reward kepada perusahaan angkutan umum yang sudah menerapkan SMK dan akan mendorong kepada perusahaan angkutan umum untuk menerapkan sistem manajemen keselamatan pada perusahaannya dengan melakukan asistensi atau pendampingan dalam penerapan SMK.

2. Sosialisasi

- a. Melaksanakan kegiatan sosialisasi tentang keselamatan secara menyeluruh baik *offline* maupun *online* (melalui media elektronik, media sosial dll);
- b. Menggandeng *public figure* untuk mengkampanyekan keselamatan jalan sehingga meningkatkan *awareness* masyarakat terhadap keselamatan jalan.

3. Implementasi atau Penyelenggaraan

- a. Melaksanakan Bimbingan Teknis Penilai Sistem Manajemen Keselamatan Angkutan Umum, dengan mengikutsertakan 33 (tiga puluh tiga) Balai Pengelola Transportasi Darat dan staf kompeten dari Direktorat Angkutan Jalan;
- b. Melaksanakan *Training Of Trainer* (TOT) Sistem Manajemen Angkutan Umum Perusahaan Angkutan Umum (SMK PAU) dalam rangka meningkatkan Kompetensi SDM Penilai SMK PAU.
- c. Melaksanakan *Ramp Check* Angkutan Umum;
- d. Melaksanakan Pembinaan Teknis Manajemen Batas Kecepatan;
- e. Melaksanakan Forum LLAJ Bidang Keselamatan Jalan terkait Harmonisasi RUNK LLAJ;
- f. Melaksanakan Pembinaan Teknis Perusahaan APM dan Importir Umum;
- g. Melaksanakan Ketahanan Uji Guling pada Kendaraan Bus.

4. Monitoring dan Evaluasi

- a. *Monitoring* dan Evaluasi Keselamatan Transportasi Jalan;
- b. Melakukan *Monitoring* Pembinaan Angkutan Umum AKAP/Pariwisata maupun Angkutan Barang (B3);
- c. *Monitoring* dan Evaluasi perusahaan karoseri produksi kendaraan bermotor;
- d. *Monitoring* SRUT.

5. Teknologi Informasi

- a. Untuk mempermudah pendataan dan pengawasan penerapan SMK pada perusahaan angkutan umum akan dibangun sistem informasi SMK pada perusahaan angkutan umum (e-SMK) yang nantinya akan diintegrasikan dengan sistem informasi perizinan angkutan umum (SPIONAM) sehingga pembinaan dan pengawasan dapat dilakukan secara optimal;
- b. Optimalisasi aplikasi *Terminal Online Sistem* (TOS) untuk pengawasan keberangkatan bus AKAP di terminal;
- c. Integrasi aplikasi *ramp check* dengan aplikasi TOS dan SPIONAM sehingga mempermudah dalam pelaksanaan inspeksi keselamatan pada kendaraan angkutan umum.

2. IKP 2. Rasio Kejadian Kecelakaan Transportasi Penyeberangan per 10.000 Pelayaran

Keberhasilan pencapaian Sasaran Program 03 Meningkatnya Keselamatan Transportasi, Direktorat Jenderal Perhubungan Darat pada IKP Rasio Kejadian Kecelakaan Transportasi Penyeberangan Per 10.000 Pelayaran dapat dilihat pada:

Tabel II 30 Capaian Rasio Kejadian Kecelakaan Transportasi Penyeberangan Per 10.000 Pelayaran Triwulan II Tahun 2024

SP 03	Meningkatnya Keselamatan Transportasi		
IKP 02	Rasio Kejadian Kecelakaan Transportasi Penyeberangan Per 10.000 Pelayaran	Satuan: Rasio	
Target/Realisasi/Capaian		Triwulan I	Triwulan II
Target		0,033	0,033
Realisasi		0,000	0,000
Capaian		200%	200%

Sumber: Data diolah dari Direktorat Transportasi Sungai Danau dan Penyeberangan

a.1. Definisi Indikator Kinerja Program

Rasio Kejadian Kecelakaan Transportasi Penyeberangan per 10.000 Pelayaran merupakan jumlah kecelakaan pada tahun (n) per 10.000 pelayaran angkutan penyeberangan, baik komersil maupun perintis. Untuk menghitung Indikator Kinerja Program Rasio Kejadian Kecelakaan Transportasi Penyeberangan per 10.000 Pelayaran digunakan rumus sebagai berikut:

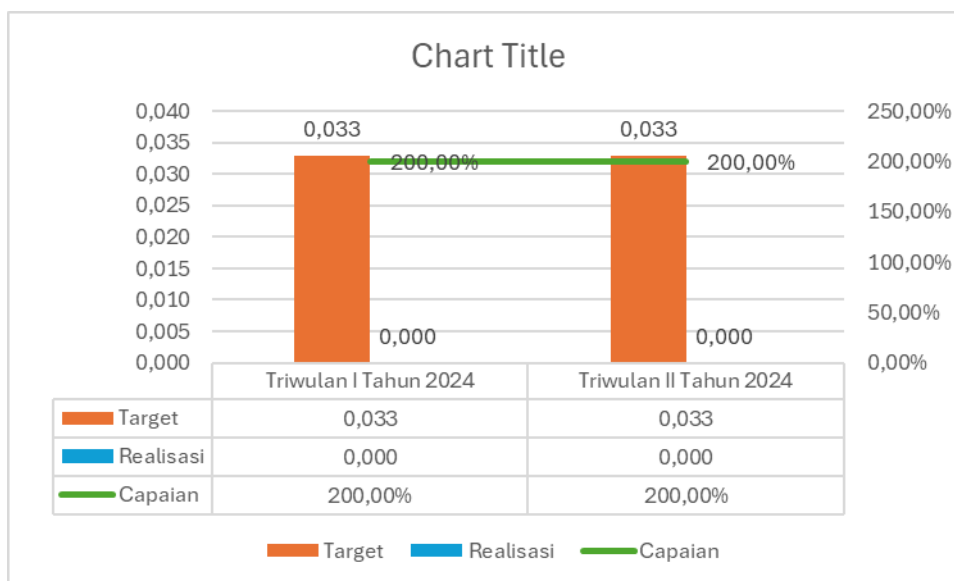
$$= \frac{\text{Jumlah Kecelakaan Angkutan Penyeberangan pada Tahun (n)}}{\text{Jumlah pelayaran Angkutan Penyeberangan pada Tahun (n)}} \times 10.000 \text{ pelayaran}$$

Keterangan:

1. Data jumlah pelayaran per tahun didapatkan melalui data realisasi pelayaran angkutan komersil dan realisasi penyelenggaraan subsidi keberintisan angkutan penyeberangan. Data tersebut diperoleh dari koordinasi antara Subdirektorat Angkutan SDP, Dit. TSDP, Ditjen Hubdat dengan Balai Pengelola Transportasi Darat.
 - a. (n) pada pembilang merujuk kepada tahun berjalan yaitu tahun 2024.
2. Data kecelakaan angkutan penyeberangan terdiri dari, kecelakaan yang menyebabkan kapal tenggelam, kapal terbakar, atau korban meninggal dunia. Data kecelakaan tersebut diperoleh dari Komite Nasional Keselamatan Transportasi (KNKT) dan Balai Pengelola Transportasi Darat (BPTD).
 - a. (n) pada penyebut merujuk kepada tahun berjalan yaitu tahun 2024.

a.2. Perbandingan Realisasi dan Target Kinerja Pada Revisi I Perjanjian Kinerja Ditjen Hubdat Tahun 2024

Realisasi Rasio Kejadian Kecelakaan Transportasi Penyeberangan per 10.000 Pelayaran Triwulan II Tahun 2024 sebesar 0,000. Jika dibandingkan dengan target Revisi I Perjanjian Kinerja Tahun 2024 sebesar 0,033 maka capaian kinerja mencapai 200%. Pencapaian ini digambarkan pada diagram dibawah ini:



Gambar II 8 Diagram Perbandingan Realisasi dan Target Kinerja Rasio kejadian kecelakaan Transportasi Penyeberangan per 10.000 Pelayaran Pada Revisi I Perjanjian Kinerja Ditjen Hubdat Tahun 2024

a.3. Analisa Keberhasilan/Kegagalan

➤ Dasar Hukum

Dalam rangka mencapai keberhasilan Indikator Kinerja Program Rasio Kejadian Kecelakaan Transportasi Penyeberangan per 10.000 pelayaran, Direktorat Jenderal Perhubungan Darat mengacu kepada aturan:

1. Undang-undang No. 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran (**Lampiran 37**);
2. Peraturan Pemerintah No. 51 Tahun 2002 tentang perkapalan (**Lampiran 38**).

➤ Kronologi Target Perjanjian Kinerja

Tahun 2024, Indikator Kinerja Program Rasio Kejadian Kecelakaan per 10.000 Pelayaran memiliki target 0,033 yang bersumber dari realisasi tahun sebelumnya. Target setiap tahun menggunakan asumsi minimal sama dengan tahun sebelumnya sehingga tahun 2024 memiliki target 0,033.

Pada tahun 2024 tidak terdapat kejadian kecelakaan pelayaran Penyeberangan sampai dengan Bulan Juni 2024, sedangkan Jumlah pelayaran angkutan penyeberangan baik perintis maupun komersil pada tahun 2024 sebesar 278.657 pelayaran. Data Realisasi

Jumlah Pelayaran Angkutan Penyeberangan Perintis dan Komersil Triwulan I sampai dengan Triwulan II Tahun 2024 disajikan pada tabel berikut:

Tabel II 31 Data Realisasi Jumlah Pelayaran Angkutan Penyeberangan Perintis dan Komersil Triwulan I dan II Tahun 2024

No	Periode	Jumlah Pelayaran Angkutan Penyeberangan Perintis dan Komersil	Akumulasi Jumlah Pelayaran Angkutan Penyeberangan Perintis dan Komersil
1.	Triwulan I	149.531	149.531
2.	Triwulan II	129.126	278.657

Sumber data: Data olahan dari Subdit Angkutan Direktorat TSDP, terhitung Januari s.d Juni 2024

➤ **Faktor Keberhasilan**

Pada Triwulan II Tahun 2024, Ditjen Hubdat berhasil mencapai target Indeks Kinerja Program Rasio Kejadian Kecelakaan per 10.000 pelayaran karena faktor-faktor sebagai berikut:

1. Sumber Daya Manusia yang berkompetensi mengalami peningkatan pada tahun 2024 seperti penambahan marine inspektur sungai danau dan penyeberangan, penambahan ahli ukur kapal, penambahan auditor keselamatan kapal, penambahan Penyidik Pegawai Negeri Sipil (PPNS) bidang LLASDP, dll;
2. Adanya bimbingan teknis dan sosialisasi di bidang keselamatan sungai, danau dan penyeberangan kepada 33 Balai Pengelola Transportasi Darat dan KSOPP Danau Toba;
3. Pelaksanaan Monitoring dan Evaluasi Inspeksi keselamatan Transportasi Penyeberangan (*Rampcheck*) dan Monitoring secara berkala terhadap kelaikan sarana, prasarana dan Operasional Penyeberangan;
4. Regulasi di bidang keselamatan TSDP yang sudah mengalami peningkatan penaatan.

➤ **Faktor Kendala**

Adapun yang menjadi kendala dalam meminimalisir kejadian kecelakaan dipengaruhi faktor-faktor sebagai berikut:

1. Faktor cuaca yang buruk dan gelombang yang tinggi terjadi secara tiba-tiba;
2. Kelalaian awak kapal dalam menghadapi berbagai permasalahan yang mungkin timbul dalam operasional kapal;
3. Awak kapal yang belum mempunyai sertifikasi pengawakan kapal.

➤ Realisasi Kinerja

Realisasi Rasio Kejadian Kecelakaan Transportasi Penyeberangan per 10.000 Pelayaran Triwulan II Tahun 2024 adalah sebagai berikut:

$$\text{Realisasi Rasio Kejadian Kecelakaan} = \frac{0}{278.657} \times 10.000 \text{ pelayaran} = 0$$

➤ Capaian Kinerja

Dengan demikian, capaian Indikator Kinerja Rasio Kejadian Kecelakaan Transportasi Penyeberangan per 10.000 Pelayaran pada Triwulan II Tahun 2024 terhadap target Revisi I Perjanjian Kinerja Tahun 2024 yaitu sebesar:

$$\begin{aligned} \text{Capaian Kinerja} &= \frac{(\text{Target} - (\text{Realisasi} - \text{Target}))}{\text{Target}} \times 100 \% \\ \% \text{ Capaian} &= \frac{(0,033 - (0 - 0,033))}{0,033} \times 100\% = 200 \% \end{aligned}$$

➤ Realisasi Anggaran

Adapun anggaran terkait Rasio Kejadian Kecelakaan Transportasi Penyeberangan per 10.000 Pelayaran Triwulan II Tahun 2024 terdiri yaitu:

1. *Monitoring* dan Evaluasi Bidang Kesyahbandaran yaitu senilai Rp. 429.796.000,- dengan realisasi anggaran sebesar Rp. 383.388.043,- atau 89,20%;
2. *Monitoring* dan Evaluasi Pelaksanaan Penegakan Hukum yaitu senilai Rp. 260.000.000,- dengan realisasi anggaran sebesar Rp 29.600.000,- atau 11,38%;
3. *Monitoring* dan Pemeriksaan Kecelakaan Kapal Sungai Danau dan Penyeberangan yaitu senilai Rp.170.000.000,- dengan realisasi anggaran sebesar Rp. 27.350.000,- atau 16,09%.

a.4. Upaya Untuk Meningkatkan Capaian Di Masa Yang Akan Datang

Untuk meningkatkan capaian di masa yang akan datang yaitu dengan terus melakukan kegiatan-kegiatan rutin yang sudah dilakukan selama ini untuk menurunkan angka kecelakaan angkutan penyeberangan, antara lain:

1. Segera Melaksanakan sosialisasi kepada seluruh syahbandar dan petugas kesyahbandaran terkait dengan cara mengetahui prakiraan cuaca dan pengimplementasian terhadap penerbitan SPB (Surat Persetujuan Berlayar);
2. Menyediakan monitor cuaca untuk pemantauan data *real time* cuaca pada lintas penyeberangan;
3. Berkoordinasi dengan Badan Meteorologi, Klimatologi, dan Geofisika (BMKG) terkait prakiraan cuaca;
4. Melaksanakan Monitoring dan Evaluasi Inspeksi keselamatan Transportasi Penyeberangan (*Rampcheck*) dan Monitoring secara berkala terhadap kelaikan sarana, prasarana dan Operasional Penyeberangan;
5. Mengadakan Bimbingan Teknis di bidang keselamatan angkutan penyeberangan kepada 33 (tiga puluh tiga) Balai Pengelola Transportasi Darat dan KSOPP Danau Toba;
6. Melakukan pengadaan kapal patroli untuk pengawasan di lokasi daerah yang rawan kecelakaan dan meningkatkan koordinasi pantauan terhadap cuaca ekstrim;
7. Mengadakan sosialisasi keselamatan angkutan penyeberangan kepada para operator Angkutan Sungai, Danau dan Penyeberangan serta 33 (tiga puluh tiga) Balai Pengelola Transportasi Darat dan KSOPP Danau Toba;
8. Pemberian Bantuan Teknis Perlengkapan keselamatan angkutan penyeberangan di 33 (tiga puluh tiga) Balai Pengelola Transportasi Darat dan KSOPP Danau Toba;
9. Perumusan aturan Manajemen keselamatan kapal, patroli dan pengamanan;
10. Penyusunan Kebijakan terkait kompetensi kesyahbandaran dan database kinerja pengawasan operasional SDP;
11. Melakukan koordinasi dan tata kelola bidang kesyahbandaran;
12. Melakukan Pengawasan tertib berlayar ;
13. Peningkatan Kompetensi Sumber Daya Manusia (SDM) dibidang transportasi SDP dengan Pemberian Diklat Kompetensi seperti diklat Syahbandar, diklat Syahbandar

- Pembantu, Diklat *Marine Inspector*, yang bekerjasama dengan Diklat Pemberdayaan SDM yang terkait seperti Balai Pendidikan dan Pelatihan Transportasi Laut (BP2TL) dan Politeknik Transportasi Sungai, Danau, dan Penyeberangan (Poltektrans SDP);
14. Melaksanakan Monitoring Pelaksanaan Tusi Keselamatan dan Keamanan Pelayaran TSDP di Seluruh Indonesia Melalui *Zoom* dengan 33 Balai Pengelola Transportasi Darat dan KSOPP Danau Toba;
15. Pemberian Webinar terkait tata cara pengawasan keselamatan dan keamanan pelayaran TSDP dan Webinar terkait tata cara pemberian Surat Persetujuan Berlayar (SPB) kepada 33 Balai Pengelola Transportasi Darat dan KSOPP Danau Toba.

II.2.4. Sasaran Program 04 Meningkatnya Kualitas Tata Kelola Kebijakan, Regulasi, dan Hukum

Pencapaian Sasaran Program 04 diukur melalui 1 (satu) Indikator Kinerja Program (IKP) yaitu:

IKP 1. Rasio Jumlah Peraturan Menteri Perhubungan yang Mendapat *Class Action* oleh Masyarakat Dibandingkan dengan Peraturan Menteri Perhubungan yang Dikeluarkan/Ditetapkan

Tabel II 32 Sasaran Program 4 Meningkatnya Kualitas Tata Kelola Kebijakan, Regulasi, dan Hukum

SASARAN PROGRAM / INDIKATOR KINERJA PROGRAM		SATUAN	TARGET	Triwulan I	Triwulan II
SP 04 Meningkatnya Kualitas Tata Kelola Kebijakan, Regulasi, dan Hukum					
IKP 01	Rasio Jumlah Peraturan Menteri Perhubungan yang Mendapat <i>Class Action</i> oleh Masyarakat Dibandingkan dengan Peraturan Menteri Perhubungan yang Dikeluarkan/Ditetapkan	%	0,000		
		Target		0,000	0,000
		Realisasi		0,000	0,000
		Capaian		200%	200%

1. IKP 1. Rasio Jumlah Peraturan Menteri Perhubungan yang Mendapat *Class Action* oleh Masyarakat Dibandingkan dengan Peraturan Menteri Perhubungan yang Dikeluarkan/Ditetapkan

Keberhasilan pencapaian Sasaran Program 04 Meningkatnya Kualitas Tata Kelola Kebijakan, Regulasi, dan Hukum, Direktorat Jenderal Perhubungan Darat pada IKP Rasio

Jumlah Peraturan Menteri Perhubungan yang Mendapat *Class Action* oleh masyarakat Dibandingkan dengan Peraturan Menteri Perhubungan yang Dikeluarkan/Ditetapkan, dapat dilihat pada tabel di bawah ini:

Tabel II 33 Capaian Rasio Jumlah Peraturan Menteri Perhubungan yang Mendapat *Class Action* oleh masyarakat Dibandingkan dengan Peraturan Menteri Perhubungan yang Dikeluarkan/Ditetapkan Triwulan II Tahun 2024

SP 04	Meningkatnya Kualitas Tata Kelola Kebijakan, Regulasi, dan Hukum		
IKP 01	Rasio Jumlah Peraturan Menteri Perhubungan yang Mendapat <i>Class Action</i> oleh Masyarakat Dibandingkan dengan Peraturan Menteri Perhubungan yang Dikeluarkan/Ditetapkan	Satuan: %	
		Triwulan I	Triwulan II
		Target	0,000
		Realisasi	0,000
		Capaian	200%

Sumber: Data Bagian Hukum dan Hubungan Masyarakat Tahun 2024

a.1. Definisi Indikator Kinerja Program

Rasio jumlah Peraturan Menteri Perhubungan yang mendapat *Class Action* oleh masyarakat dibandingkan dengan jumlah Peraturan Menteri Perhubungan yang dikeluarkan/ditetapkan merupakan sebuah instrumen untuk menilai kualitas kebijakan yang dikeluarkan oleh Kementerian Perhubungan khususnya Direktorat Jenderal Perhubungan Darat yang dilihat dari proses pembuatan kebijakan dan bagaimana melakukan pengaturan agenda, formulasi, implementasi, dan proses evaluasi.

Salah satu agenda reformasi birokrasi yang penting untuk diwujudkan adalah peningkatan kualitas kebijakan. Rendahnya kualitas kebijakan dapat dilihat dari kekecewaan masyarakat (*class action*) karena dianggap pembuat kebijakan membuat kebijakan-kebijakan tanpa didukung oleh data yang akurat (*evidenceless – based*) untuk membuktikan ketepatan dari keputusan yang dibuat, tetapi seringkali dibuat atas dasar intuisi, opini, atau desakan kelompok tertentu. Revisi atau bahkan pembatalan/pencabutan terhadap berbagai peraturan perundang-undangan banyak terjadi karena tidak sesuai dengan kondisi masyarakat saat ini atau bertentangan dengan kebijakan yang lebih tinggi.

Hal ini mengindikasikan masih rendahnya kualitas proses pembuatan kebijakan. Dalam menentukan Rasio terhadap Sasaran Program Kegiatan Meningkatnya Kualitas Tata Kelola Kebijakan, Regulasi, dan Hukum, dapat ditentukan dengan rumus:

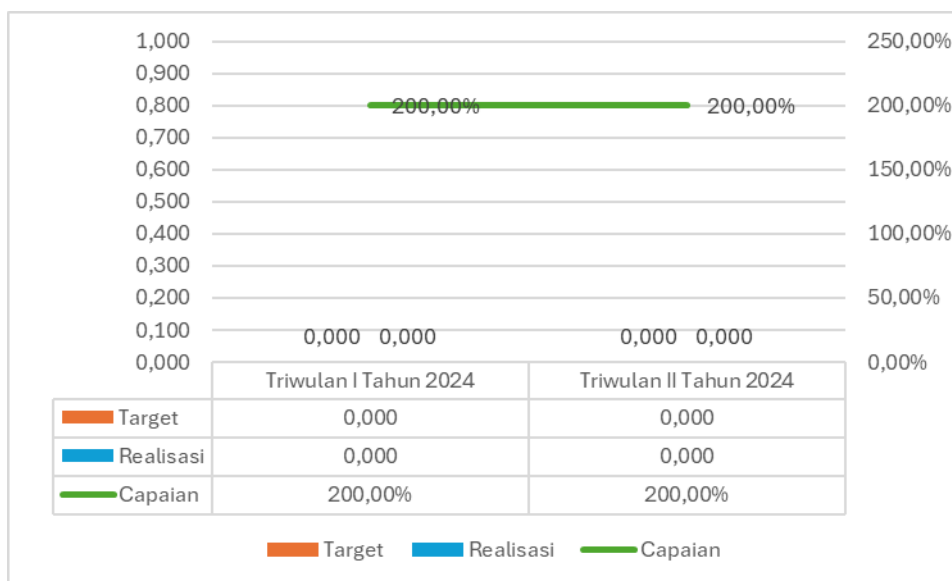
$$RK = \frac{Rt - (Ra - Rt)}{Rt} \times 100\%$$

Keterangan:

1. RK : Rasio Kualitas Kebijakan;
2. Rt : Rasio Target Jumlah Peraturan Menteri Perhubungan yang Mendapat *Class Action* oleh masyarakat Dibandingkan dengan Peraturan Menteri Perhubungan yang Dikeluarkan/Ditetapkan pada tahun 2024;
3. Ra : Rasio Jumlah Peraturan Menteri Perhubungan yang Mendapat *Class Action* oleh masyarakat Dibandingkan dengan Peraturan Menteri Perhubungan yang Dikeluarkan/Ditetapkan pada tahun berjalan yaitu 2024;
4. Pada tahun 2024 diharapkan seluruh Regulasi yang dikeluarkan oleh Kementerian Perhubungan tidak mendapat *Class Action* dari masyarakat;
5. Angka Rasio adalah 1 s.d 0.

a.2. Perbandingan Realisasi dan Target Kinerja Pada Revisi I Perjanjian Kinerja Ditjen Hubdat Tahun 2024

Realisasi Rasio Jumlah Peraturan Menteri Perhubungan yang Mendapat *Class Action* oleh Masyarakat Dibandingkan dengan Peraturan Menteri Perhubungan yang Dikeluarkan/Ditetapkan Triwulan II Tahun 2024 sebesar 0 jika dibandingkan dengan target Perjanjian Kinerja Tahun 2024 sebesar 0,000 maka capaian kinerja mencapai 200%. Pencapaian ini digambarkan pada diagram dibawah ini:



Gambar II 9 Diagram Perbandingan Realisasi dan Target Rasio Jumlah Peraturan Menteri Perhubungan yang Mendapat *Class Action* oleh masyarakat Dibandingkan dengan Peraturan Menteri Perhubungan yang Dikeluarkan/Ditetapkan Kinerja Pada Revisi I Perjanjian Kinerja Ditjen Hubdat Triwulan II Tahun 2024

a.3. Analisa Keberhasilan/Kegagalan

➤ Dasar Hukum

Sesuai dalam Pasal 124 Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 17 Tahun 2022 tentang Organisasi dan Tata Kerja Kementerian Perhubungan, Sekretariat Ditjen Perhubungan Darat memiliki tupoksi melalui Bagian Hukum dan Hubungan Masyarakat melaksanakan penyiapan koordinasi pembentukan peraturan perundang-undangan, pemberian pertimbangan dan advokasi, evaluasi peraturan perundang-undangan serta perjanjian/kontrak/kesepakatan bersama, pelaksanaan dokumentasi hukum, hubungan masyarakat dan antar lembaga, informasi publik, layanan pengaduan publik, peliputan dan dokumentasi kegiatan, serta kerja sama dalam negeri dan luar negeri sub sektor transportasi darat.

Dalam melaksanakan tugas dimaksud, Ditjen Perhubungan Darat melalui Bagian Hukum dan Hubungan Masyarakat berdasarkan Pasal 125 huruf a Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 17 Tahun 2022 tentang Organisasi dan Tata Kerja Kementerian Perhubungan menyelenggarakan fungsi penyiapan bahan koordinasi pembentukan peraturan perundang-undangan, sosialisasi hukum, evaluasi peraturan perundang-

undangan, serta asistensi penyusunan Rancangan Peraturan Daerah yang berkaitan dengan subsektor transportasi darat.

Proses akhir dari pembuatan peraturan perundang-undangan adalah pengundangan dan penyebarluasan yang memerlukan penanganan secara terarah, terpadu, terencana, efektif dan efisien serta akuntabel. Pengundangan adalah penempatan peraturan perundang-undangan dalam Lembaran Negara Republik Indonesia, Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia, Berita Negara Republik Indonesia, dan Tambahan Berita Negara Republik Indonesia. Maksudnya agar supaya setiap orang dapat mengetahui peraturan perundang-undangan, pemerintah wajib menyebarluaskan peraturan perundang-undangan yang telah diundangkan dalam Lembaran Negara Republik Indonesia dan Berita Negara Republik Indonesia. Dengan penyebarluasan diharapkan masyarakat mengerti, dan memahami maksud-maksud yang terkandung dalam peraturan perundang-undangan, sehingga dapat melaksanakan ketentuan peraturan perundang-undangan dimaksud.

Dalam penyebarluasan peraturan perundang-undangan ini dapat dilakukan melalui media cetak, media elektronik, dan cara lainnya. Penyebarluasan melalui media elektronik dilakukan melalui situs *web* Kementerian Perhubungan dan dapat diakses melalui *website*: <https://jdih.dephub.go.id>. Penyebarluasan dengan cara sosialisasi dapat dilakukan dengan tatap muka atau dialog langsung, berupa ceramah/seminar, pertemuan ilmiah, konferensi pers dan cara lainnya.

➤ **Kronologi Target Perjanjian Kinerja**

Pada tahun 2024, Target Rasio Jumlah Peraturan Menteri Perhubungan yang Mendapat *Class Action* oleh masyarakat Dibandingkan dengan Peraturan Menteri Perhubungan yang Dikeluarkan/Ditetapkan pada tahun 2024 sebesar 0,000. Dengan rincian:

1. Target Rasio jumlah Peraturan Menteri Perhubungan yang ditetapkan/dikeluarkan yang mendapat *class action* dari masyarakat tahun 2024 sebesar 0,000;
2. Target Renstra Kementerian Perhubungan pada tahun 2024 tidak mendapat *class action* dari masyarakat.

Pada triwulan II tahun 2024 ini, realisasi pencapaian penetapan kebijakan di bidang Perhubungan Darat sejumlah 0 (nol) peraturan, sedangkan untuk peraturan yang mendapatkan *class action* dari masyarakat tidak ada atau 0 (nol). Untuk capaian Rasio Kualitas Kebijakan berdasarkan rumus yang sudah ditentukan yaitu mencapai 200%.

Capaian Keberhasilan Direktorat Jenderal Perhubungan Darat berdasarkan IKP 1 Rasio Jumlah Peraturan Menteri Perhubungan yang Mendapat *Class Action* oleh Masyarakat Dibandingkan dengan Peraturan Menteri Perhubungan yang Dikeluarkan/Ditetapkan memiliki persentase capaian sebesar 200% yang menunjukkan bahwa realisasi Indikator ini sudah mencapai target yang ditetapkan yaitu 0,000 atau tidak ada peraturan yang mendapatkan *class action* dari masyarakat.

➤ Realisasi Kinerja

Realisasi Rasio Jumlah Peraturan Menteri Perhubungan yang Mendapat *Class Action* oleh Masyarakat Dibandingkan dengan Peraturan Menteri Perhubungan yang Dikeluarkan/Ditetapkan adalah sebagai berikut:

Realisasi *Class Action* oleh Masyarakat Dibandingkan dengan Peraturan Menteri Perhubungan yang Dikeluarkan/Ditetapkan

$$\text{Rasio Class Action Triwulan II Tahun 2024} = \frac{0}{0} = 0$$

➤ Capaian Kinerja

Dengan demikian, capaian Indikator Kinerja Program Rasio Jumlah Peraturan Menteri Perhubungan yang Mendapat *Class Action* oleh Masyarakat Dibandingkan dengan Peraturan Menteri Perhubungan yang Dikeluarkan/Ditetapkan pada Triwulan II Tahun 2024 terhadap target Perjanjian Kinerja Tahun 2024 yaitu sebesar:

$$\text{Capaian Kinerja} = \frac{(\text{Target} - (\text{Realisasi} - \text{Target}))}{\text{Target}} \times 100 \%$$

$$\% \text{ Capaian} = \frac{(0,1 - (0 - 0,1))}{0,1} \times 100\% = 200 \%$$

➤ **Faktor Keberhasilan**

Keberhasilan capaian Indikator Kinerja Program Rasio Jumlah Peraturan Menteri Perhubungan yang Mendapat *Class Action* oleh Masyarakat Dibandingkan dengan Peraturan Menteri Perhubungan yang Dikeluarkan/Ditetapkan pada Triwulan II Tahun 2024 dikarenakan beberapa faktor, antara lain:

- 1) Pelaksanaan kegiatan Penyuluhan/Sosialisasi Peraturan Perundang-undangan yang merupakan amanat dari Peraturan Perundang-undangan di atasnya baik secara tatap muka maupun virtual sesuai dengan target;
- 2) Penyebarluasan informasi mengenai penetapan peraturan perundang-undangan lebih cepat dengan penguploadan dokumen ke *website* JDIH Kementerian Perhubungan sehingga informasi lebih efektif tersampaikan dan dapat diakses oleh seluruh masyarakat dengan cepat;
- 3) Monitoring penjadwalan kegiatan sosialisasi/penyuluhan yang dilaksanakan oleh pimpinan dengan berkoordinasi lintas Kementerian/Lembaga dan Direktorat teknis, sehingga kegiatan dapat terlaksana secara berkala dan sesuai target pelaksanaan.

➤ **Faktor Kendala**

Adapun beberapa faktor yang menjadi kendala dalam Peraturan Menteri Perhubungan yang Mendapat *Class Action* oleh Masyarakat Dibandingkan dengan Peraturan Menteri Perhubungan yang Dikeluarkan/Ditetapkan antara lain:

- 1) Pelaksanaan kegiatan penyuluhan/sosialisasi yang dilaksanakan secara virtual banyak ditemui peserta yang kesulitan pada jaringan maupun memahami pelaksanaan kebijakan yang ditetapkan.
- 2) Pengundangan Peraturan Menteri Perhubungan yang sudah selesai diharmonisasikan tidak sesuai dengan target, sehingga penyebarluasan peraturan perundang-undangan belum dapat dilakukan. Oleh karena itu, pelaksanaan kegiatan sosialisasi/penyuluhan juga harus mengikuti menunggu pengundangan dimaksud.
- 3) Belum adanya kajian teknis terkait substansi yang akan diatur dalam Peraturan Menteri

➤ Realisasi Anggaran

Adapun anggaran terkait capaian Indikator Kinerja Rasio Jumlah Peraturan Menteri Perhubungan yang mendapat *Class Action* Triwulan II Tahun 2024 yaitu sebagai berikut:

1. Penyuluhan Peraturan Perundang – undangan Bidang Perhubungan Darat;
2. *Workshop* Peraturan Perundang – undangan Bidang Perhubungan Darat; dan
3. Pelaksanaan Advokasi dan Pertimbangan Bantuan Hukum Bidang Perhubungan Darat.

Tabel II 34 Anggaran terkait Rasio Jumlah Peraturan Menteri Perhubungan yang Mendapat *Class Action*

No	Kegiatan	Pagu Triwulan II	Realisasi		Ket.
			Keuangan	Pagu (%)	
1	Penyuluhan Peraturan Perundang-undangan	1.531.365.000	901.926.800	58.90%	
2	Workshop Peraturan Perundang-undangan	1.577.623.000	643.456.300	40.79%	
3	Pelaksanaan Advokasi dan Pertimbangan Bantuan Hukum Bidang Perhubungan Darat	1.192.336.000	444.116.805	37,25%	
	Total	4.301.324.000	1.989.549.900	46.25%	

Berdasarkan data dari tabel diatas dapat diketahui anggaran terkait Rasio Jumlah Peraturan Menteri Perhubungan yang Mendapat *Class Action* oleh Masyarakat Dibandingkan dengan Peraturan Menteri Perhubungan yang Dikeluarkan/Ditetapkan tahun 2024 yaitu senilai Rp. 4.301.324.000,- untuk 3 (tiga) kegiatan dan realisasi anggaran sebesar Rp. 1.989.549.900,- dan adapun capaian kinerja yang tercapai yaitu 46.25%

a.4. Upaya Untuk Meningkatkan Capaian Di Masa Yang Akan Datang

Upaya untuk meningkatkan capaian di masa yang akan datang yang menjadi pokok permasalahan utama yaitu:

1. koordinasi mengenai tahapan penetapan peraturan yang membutuhkan waktu dan pembahasan lanjut yaitu permohonan persetujuan Presiden terhadap usulan peraturan berdasarkan Peraturan Presiden Nomor 68 Tahun 2021 tentang Pemberian Persetujuan Presiden terhadap Rancangan Peraturan Menteri/Kepala Lembaga serta harmonisasi peraturan yang diusulkan melalui Kementerian Hukum dan Hak Asasi Manusia. Berdasarkan hal tersebut diharapkan proses

pengundangan peraturan perundang-undangan lebih efektif dan tepat waktu, sehingga pelaksanaan penyebarluasan informasi dan sosialisasi peraturan dapat dilaksanakan sesuai dengan target.

2. Perlu peningkatan pelaksanaan penyuluhan/sosialisasi peraturan perundang-undangan yang telah ditetapkan kepada masyarakat khususnya kepada pelaku transportasi baik pengusaha/operator maupun masyarakat umum, sehingga maksud dan tujuan ditetapkannya peraturan tersebut tepat sasaran dan dapat dilaksanakan sesuai dengan pengaturan Pasal per Pasal di peraturan tersebut. Oleh karena itu diharapkan dengan pelaksanaan Sosialisasi/Penyuluhan yang tepat sasaran, dapat menimbulkan *class action* dari masyarakat baik itu saran, masukan, ataupun kritikan mengenai penerapan peraturan tersebut di lapangan. Adapun media penyebarluasan peraturan tersebut saat ini melalui situs/website JDIH Kementerian Perhubungan, <http://hubdat.dephub.go.id>. pelaksanaan kegiatan Sosialisasi Peraturan Perundang-undangan Bidang Perhubungan Darat di beberapa kota baik secara fisik maupun virtual dan pencetakan Buku peraturan perundang-undangan.
3. Selain itu, perlu dilakukan Monitoring dan Evaluasi pelaksanaan kegiatan Sosialisasi Peraturan Perundang-undangan baik dari sisi anggaran maupun alur pelaksanaannya sehingga kegiatan Sosialisasi ini benar-benar efektif dan efisien sebagai salah satu sarana dalam penyebarluasan informasi dan materi peraturan perundang-undangan kepada masyarakat sekaligus sebagai wadah berupa *class action* dari masyarakat dalam menyampaikan saran, kritikan dan masukan terhadap peraturan perundang-undangan baik yang sedang dalam proses penyusunan/perubahan/revisi/penyederhanaan maupun yang sudah ditetapkan.

II.2.5. Sasaran Program 05 Meningkatnya Kualitas Tata Kelola Pemerintahan yang Baik

Pencapaian Sasaran Program 05 diukur melalui 1 (satu) Indikator Kinerja Program (IKP) yaitu IKP 01. Indeks RB Kementerian Perhubungan

Tabel II 35 Sasaran Program 05 Meningkatnya Kualitas Tata Kelola Kebijakan, Regulasi, dan Hukum

SASARAN PROGRAM / INDIKATOR KINERJA PROGRAM		SATUAN	TARGET	Triwulan I	Triwulan II
SP 05 Meningkatnya Kualitas Tata Kelola Pemerintahan yang Baik					
IKP 01	Indeks RB Kementerian Perhubungan	Nilai	80,500		
		Target		80,500	80,500
		Realisasi		77,45	77,45
		Capaian		96,21%	96,21%

1. IKP 01. Indeks RB Kementerian Perhubungan

Dalam menggambarkan keberhasilan pencapaian Sasaran Program 05 Meningkatnya Kualitas Kualitas Tata Kelola Pemerintahan yang Baik, Direktorat Jenderal Perhubungan Darat menggunakan 1 (satu) IKP yaitu Indeks RB Kementerian Perhubungan, untuk lebih jelasnya dapat dilihat pada tabel di bawah ini

Tabel II 36 Capaian Indeks RB Kementerian Perhubungan Triwulan II Tahun 2024

SP 05	Meningkatnya Kualitas Tata Kelola Pemerintahan yang Baik		
IKP 01	Indeks RB Kementerian Perhubungan	Satuan: Nilai	
	Target/Realisasi/Capaian	Triwulan I	Triwulan II
	Target	80,500	80,500
	Realisasi	77,450	77,450
	Capaian	96,21%	96,21%

Sumber: Renstra Ditjen Perhubungan Darat Th. 2020-2024 dan Hasil Evaluasi Reformasi Birokrasi Kementerian Perhubungan Tahun 2023

a.1. Definisi Indikator Kinerja Program

Indeks Reformasi Birokrasi (RB) menggambarkan sejauh mana instansi pemerintah melaksanakan perbaikan tata kelola pemerintahan yang bertujuan pada pemerintahan yang efektif dan efisien, bersih dari Korupsi, Kolusi dan Nepotisme (KKN) dan memiliki pelayanan publik yang berkualitas.

Evaluasi Reformasi Birokrasi pada Tahun 2024 memiliki penilaian berbeda dengan penilaian tahun sebelumnya, dimana pada penilaian evaluasi RB diawali dengan evaluasi internal oleh Tim Penilai Internal (TPI) Kementerian Perhubungan dibawah Inspektorat Jenderal, dan dilanjutkan evaluasi eksternal oleh Tim Evaluasi KemenPANRB. Berdasarkan Peraturan Menteri Pendayagunaan Aparatur Negara dan Reformasi

Birokrasi Nomor 9 Tahun 2023 tentang Evaluasi Reformasi Birokrasi, Evaluasi Internal RB dilakukan oleh aparat pengawasan intern pemerintah masing – masing kementerian / lembaga / pemerintah daerah atau tim yang dibentuk secara khusus untuk melaksanakan Evaluasi Internal RB di instansinya.

Hasil Evaluasi Reformasi Birokrasi Kementerian Perhubungan Tahun 2024 merupakan gabungan nilai hasil evaluasi perencanaan reformasi birokrasi dan nilai hasil evaluasi pelaksanaan RB General, dengan bobot 40 untuk nilai hasil evaluasi perencanaan dan bobot 60 untuk nilai hasil evaluasi RB General. Selanjutnya, hasil evaluasi pelaksanaan RB Tematik menjadi *top up*/ tambahan nilai dengan persentase 2%, karena Kementerian Perhubungan hanya memilih 1 tema (Digitalisasi Administrasi Pemerintah). Nilai maksimal hasil evaluasi internal reformasi birokrasi Kementerian Perhubungan sebesar 102, dengan perhitungan:

$$\begin{array}{l} 40\% \times \text{hasil ex ante} \\ 60\% \times \text{hasil on-going general} \\ 2\% \times \text{hasil on-going tematik} \\ \hline \text{Nilai hasil evaluasi internal RB} \end{array} +$$

Catatan: Hasil *Ex-ante* adalah evaluasi kebijakan yang dilakukan sebelum kebijakan diimplementasikan, dimana kebijakan tersebut adalah *Roadmap* RB. Sedangkan Hasil *On-going* adalah evaluasi untuk memastikan pelaksanaan kegiatan yang ditetapkan dalam *road map* dan rencana aksi berjalan sesuai dengan rencana secara periodik.

Tabel II 37 Pembobotan Komponen Perhitungan RB

No.	Komponen	Sub Komponen	Indikator Penilaian	Bobot
1	RB General	Strategi Pelaksanaan RB General	Rencana Aksi Pembangunan RB General	3
2	RB General	Strategi Pelaksanaan RB General	Tingkat Implementasi Rencana Aksi RB General	7
3	RB General	Capaian Pelaksanaan Kebijakan Reformasi Birokrasi	Persentase Penyederhanaan Struktur Organisasi	2
4	RB General	Capaian Pelaksanaan Kebijakan Reformasi Birokrasi	Tingkat Capaian Sistem Kerja untuk Penyederhanaan Birokrasi	2
5	RB General	Capaian Pelaksanaan Kebijakan Reformasi Birokrasi	Tingkat Maturitas Sistem Pengendalian Intern Pemerintah (SPIP)	4
6	RB General	Capaian Pelaksanaan Kebijakan Reformasi Birokrasi	Tingkat Keberhasilan Pembangunan Zona Integritas	3

No.	Komponen	Sub Komponen	Indikator Penilaian	Bobot
7	RB General	Capaian Pelaksanaan Kebijakan Reformasi Birokrasi	Nilai Sistem Akuntabilitas Kinerja Instansi Pemerintah (SAKIP)	4
8	RB General	Capaian Pelaksanaan Kebijakan Reformasi Birokrasi	Indeks Perencanaan Pembangunan	2
9	RB General	Capaian Pelaksanaan Kebijakan Reformasi Birokrasi	Tingkat Implementasi Kebijakan Arsitektur Sistem Pemerintahan Berbasis Elektronik (SPBE)	2
10	RB General	Capaian Pelaksanaan Kebijakan Reformasi Birokrasi	Tingkat Digitalisasi Arsip	2
11	RB General	Capaian Pelaksanaan Kebijakan Reformasi Birokrasi	Indikator Kinerja Pelaksanaan Anggaran	2
12	RB General	Capaian Pelaksanaan Kebijakan Reformasi Birokrasi	Indeks Pengelolaan Aset	2
13	RB General	Capaian Pelaksanaan Kebijakan Reformasi Birokrasi	Tingkat Tindak Lanjut Pengaduan Masyarakat (LAPOR) yang Sudah Diselesaikan	1,5
14	RB General	Capaian Pelaksanaan Kebijakan Reformasi Birokrasi	Indeks Kualitas Kebijakan	1,5
15	RB General	Capaian Pelaksanaan Kebijakan Reformasi Birokrasi	Indeks Reformasi Hukum	1,5
16	RB General	Capaian Pelaksanaan Kebijakan Reformasi Birokrasi	Tingkat Kematangan Penyelenggaraan Statistik Sektor	1,5
17	RB General	Capaian Pelaksanaan Kebijakan Reformasi Birokrasi	Indeks Tata Kelola Pengadaan	2
18	RB General	Capaian Pelaksanaan Kebijakan Reformasi Birokrasi	Indeks Sistem Merit	4
19	RB General	Capaian Pelaksanaan Kebijakan Reformasi Birokrasi	Indeks Pelayanan Publik	1,5
20	RB General	Capaian Pelaksanaan Kebijakan Reformasi Birokrasi	Tingkat Kepatuhan Standar Pelayanan Publik	1,5
21	RB General	Capaian Sasaran Strategis Reformasi Birokrasi	Indeks SPBE	9
22	RB General	Capaian Sasaran Strategis Reformasi Birokrasi	Capaian Prioritas Nasional	2
23	RB General	Capaian Sasaran Strategis Reformasi Birokrasi	Capaian IKU	8
24	RB General	Capaian Sasaran Strategis Reformasi Birokrasi	Opini BPK	5
25	RB General	Capaian Sasaran Strategis Reformasi Birokrasi	Tindak Lanjut Rekomendasi	4
26	RB General	Capaian Sasaran Strategis Reformasi Birokrasi	Indeks BerAkhlak	4
27	RB General	Capaian Sasaran Strategis Reformasi Birokrasi	Survei Penilaian Integritas	10
28	RB General	Capaian Sasaran Strategis Reformasi Birokrasi	Survei Kepuasan Masyarakat	8
29	RB Tematik	Capaian Utama RB Tematik	Pengentasan Kemiskinan (Strategi Pembangunan)	0,8
30	RB Tematik	Capaian Utama RB Tematik	Realisasi Investasi (Strategi Pembangunan)	0,8
31	RB Tematik	Capaian Utama RB Tematik	Digitalisasi Administrasi Pemerintahan Berfokus pada Penanganan Stunting (Strategi Pembangunan)	0,8
32	RB Tematik	Capaian Utama RB Tematik	Penggunaan Produk Dalam Negeri (Strategi Pembangunan)	0,8

No.	Komponen	Sub Komponen	Indikator Penilaian	Bobot
33	RB Tematik	Capaian Utama RB Tematik	Laju Inflasi (Strategi Pembangunan)	0,8
34	RB Tematik	Capaian Utama RB Tematik	Pengentasan Kemiskinan (Capaian Dampak)	1,2
35	RB Tematik	Capaian Utama RB Tematik	Realisasi Investasi (Capaian Dampak)	1,2
36	RB Tematik	Capaian Utama RB Tematik	Digitalisasi Administrasi Pemerintahan Berfokus Penanganan Stunting (Capaian Dampak)	1,2
37	RB Tematik	Capaian Utama RB Tematik	Penggunaan Produk Dalam Negeri (Capaian Dampak)	1,2
38	RB Tematik	Capaian Utama RB Tematik	Laju Inflasi (Capaian Dampak)	1,2
Jumlah Total				110

Nilai hasil evaluasi reformasi birokrasi Kementerian Perhubungan digunakan untuk menetapkan tingkat pelaksanaan reformasi birokrasi, dengan kategori sebagai berikut:

Tabel II 38 Tingkat Pelaksanaan Reformasi Birokrasi

No.	Kategori	Nilai/ Angka	Predikat	Interpretasi
1	AA	>100	Sangat Memuaskan	Memenuhi kriteria sebagai birokrasi yang bersih, efektif, dan berdaya saing serta mampu mewujudkan dampak nyata kepada pembangunan melalui percepatan transformasi digital, dan pembangunan budaya BerAKHLAK.
2	A	>80 - 100	Memuaskan	Memenuhi sebagian besar kriteria sebagai birokrasi yang bersih, efektif, dan berdaya saing karena sebagian kecil pelaksanaan percepatan transformasi digital dan pembangunan budaya BerAKHLAK belum optimal, serta belum sepenuhnya mampu mewujudkan dampak nyata kepada pembangunan.
	A-		Memuaskan dengan Catatan	Memenuhi sebagian besar kriteria sebagai birokrasi yang bersih, efektif, dan berdaya saing karena sebagian kecil pelaksanaan percepatan transformasi digital dan pembangunan budaya BerAKHLAK belum optimal, serta belum sepenuhnya mampu mewujudkan dampak nyata kepada pembangunan.
3	BB	>70 - 80	Sangat Baik	Memenuhi sebagian kriteria sebagai birokrasi yang bersih, efektif, dan berdaya saing karena sebagian pelaksanaan percepatan transformasi digital, dan pembangunan budaya BerAKHLAK belum optimal, serta belum sepenuhnya mampu mewujudkan dampak nyata kepada pembangunan.
4	B	>60 - 70	Baik	Memenuhi sebagian kecil (<60%) kriteria sebagai birokrasi yang bersih, efektif, dan berdaya saing karena sebagian besar pelaksanaan percepatan transformasi digital, dan pembangunan budaya BerAKHLAK belum optimal, serta belum sepenuhnya mampu mewujudkan dampak nyata kepada pembangunan.
5	CC	>50 - 60	Cukup	Penerapan RB dilaksanakan melalui sebagian kecil percepatan transformasi digital dan pembangunan budaya BerAKHLAK sehingga belum mampu memenuhi kriteria sebagai birokrasi yang bersih, efektif, dan berdaya saing.

No.	Kategori	Nilai/ Angka	Predikat	Interpretasi
6	C	>30 - 50	Kurang	RB dilaksanakan sebatas formalitas, belum optimal menerapkan percepatan transformasi digital dan pembangunan budaya BerAKHLAK, sehingga belum mampu memenuhi kriteria sebagai birokrasi yang bersih, efektif, dan berdaya saing.
7	D	0 - 30	Sangat Kurang	RB dilaksanakan sebatas inisiatif awal, belum diformalkan dan belum menerapkan percepatan transformasi digital dan pembangunan budaya BerAKHLAK.

a.2. Perbandingan Realisasi dan Target Kinerja Pada Revisi I Perjanjian Kinerja Ditjen Hubdat Tahun 2024

Realisasi Indeks RB Kementerian Perhubungan Triwulan II Tahun 2024 merupakan hasil evaluasi atas pelaksanaan reformasi birokrasi pada tahun sebelumnya. Dimana nilai tersebut merupakan gambaran pencapaian atas pemenuhan komponen dan sub – komponen pada tabel pembobotan. Untuk lebih jelasnya rincian hasil evaluasi dapat dilihat pada tabel dibawah ini:

Tabel II 39 Hasil Evaluasi Nilai Reformasi Kementerian Perhubungan Triwulan II Tahun 2024 Berdasarkan Peraturan Menteri Pendayagunaan Aparatur Negara dan Reformasi Birokrasi Nomor 9 Tahun 2023

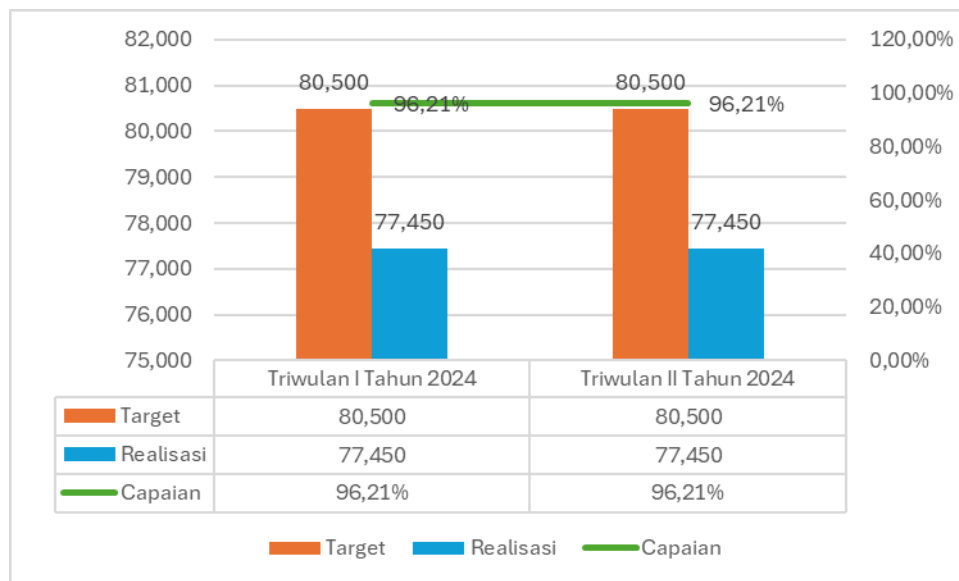
No.	Komponen	Sub Komponen	Indikator Penilaian	Bobot	Skor	Skor Index
1	RB General	Strategi Pelaksanaan RB General	Rencana Aksi Pembangunan RB General	3	2,50	2,5
2	RB General	Strategi Pelaksanaan RB General	Tingkat Implementasi Rencana Aksi RB General	7	95,46	5,57
3	RB General	Capaian Pelaksanaan Kebijakan Reformasi Birokrasi	Persentase Penyederhanaan Struktur Organisasi	2	82,92	1,66
4	RB General	Capaian Pelaksanaan Kebijakan Reformasi Birokrasi	Tingkat Capaian Sistem Kerja untuk Penyederhanaan Birokrasi	2	5	2
5	RB General	Capaian Pelaksanaan Kebijakan Reformasi Birokrasi	Tingkat Maturitas Sistem Pengendalian Intern Pemerintah (SPIP)	4	3,2	2,56
6	RB General	Capaian Pelaksanaan Kebijakan Reformasi Birokrasi	Tingkat Keberhasilan Pembangunan Zona Integritas	3	1	1
7	RB General	Capaian Pelaksanaan Kebijakan Reformasi Birokrasi	Nilai Sistem Akuntabilitas Kinerja Instansi Pemerintah (SAKIP)	4	78,89	3,16
8	RB General	Capaian Pelaksanaan Kebijakan Reformasi Birokrasi	Indeks Perencanaan Pembangunan	2	98,07	1,96

No.	Komponen	Sub Komponen	Indikator Penilaian	Bobot	Skor	Skor Index
9	RB General	Capaian Pelaksanaan Kebijakan Reformasi Birokrasi	Tingkat Implementasi Kebijakan Arsitektur Sistem Pemerintahan Berbasis Elektronik (SPBE)	2	1	0,4
10	RB General	Capaian Pelaksanaan Kebijakan Reformasi Birokrasi	Tingkat Digitalisasi Arsip	2	68,87	1,38
11	RB General	Capaian Pelaksanaan Kebijakan Reformasi Birokrasi	Indikator Kinerja Pelaksanaan Anggaran	2	94,12	1,88
12	RB General	Capaian Pelaksanaan Kebijakan Reformasi Birokrasi	Indeks Pengelolaan Aset	2	2,85	1,43
13	RB General	Capaian Pelaksanaan Kebijakan Reformasi Birokrasi	Tingkat Tindak Lanjut Pengaduan Masyarakat (LAPOR) yang Sudah Diselesaikan	1,5	3	0,9
14	RB General	Capaian Pelaksanaan Kebijakan Reformasi Birokrasi	Indeks Kualitas Kebijakan	1,5	90,63	1,36
15	RB General	Capaian Pelaksanaan Kebijakan Reformasi Birokrasi	Indeks Reformasi Hukum	1,5	76,44	1,15
16	RB General	Capaian Pelaksanaan Kebijakan Reformasi Birokrasi	Tingkat Kematangan Penyelenggaraan Statistik Sektoral	1,5	2,84	0,85
17	RB General	Capaian Pelaksanaan Kebijakan Reformasi Birokrasi	Indeks Tata Kelola Pengadaan	2	79,64	1,59
18	RB General	Capaian Pelaksanaan Kebijakan Reformasi Birokrasi	Indeks Sistem Merit	4	290,5	2,83
19	RB General	Capaian Pelaksanaan Kebijakan Reformasi Birokrasi	Indeks Pelayanan Publik	1,5	4,7	1,41
20	RB General	Capaian Pelaksanaan Kebijakan Reformasi Birokrasi	Tingkat Kepatuhan Standar Pelayanan Publik	1,5	82,21	1,23
21	RB General	Capaian Sasaran Strategis Reformasi Birokrasi	Indeks SPBE	9	3,71	6,68
22	RB General	Capaian Sasaran Strategis Reformasi Birokrasi	Capaian Prioritas Nasional	2	98,35	1,97
23	RB General	Capaian Sasaran Strategis Reformasi Birokrasi	Capaian IKU	8	100	6,31
24	RB General	Capaian Sasaran Strategis Reformasi Birokrasi	Opini BPK	5	5	5
25	RB General	Capaian Sasaran Strategis Reformasi Birokrasi	Tindak Lanjut Rekomendasi	4	77,8	3,11
26	RB General	Capaian Sasaran Strategis Reformasi Birokrasi	Indeks BerAkhlak	4	58,8	2,35
27	RB General	Capaian Sasaran Strategis Reformasi Birokrasi	Survei Penilaian Integritas	10	61,58	6,16

No.	Komponen	Sub Komponen	Indikator Penilaian	Bobot	Skor	Skor Index
28	RB General	Capaian Sasaran Strategis Reformasi Birokrasi	Survei Kepuasan Masyarakat	8	94,25	7,54
29	RB Tematik	Capaian Utama RB Tematik	Pengentasan Kemiskinan (Strategi Pembangunan)	0,8		
30	RB Tematik	Capaian Utama RB Tematik	Realisasi Investasi (Strategi Pembangunan)	0,8		
31	RB Tematik	Capaian Utama RB Tematik	Digitalisasi Administrasi Pemerintahan Berfokus pada Penanganan Stunting (Strategi Pembangunan)	0,8	0,30	0,3
32	RB Tematik	Capaian Utama RB Tematik	Penggunaan Produk Dalam Negeri (Strategi Pembangunan)	0,8		
33	RB Tematik	Capaian Utama RB Tematik	Laju Inflasi (Strategi Pembangunan)	0,8		
34	RB Tematik	Capaian Utama RB Tematik	Pengentasan Kemiskinan (Capaian Dampak)	1,2		
35	RB Tematik	Capaian Utama RB Tematik	Realisasi Investasi (Capaian Dampak)	1,2		
36	RB Tematik	Capaian Utama RB Tematik	Digitalisasi Administrasi Pemerintahan Berfokus Penanganan Stunting (Capaian Dampak)	1,2	0,19	0,19
37	RB Tematik	Capaian Utama RB Tematik	Penggunaan Produk Dalam Negeri (Capaian Dampak)	1,2	85,36	1,02
38	RB Tematik	Capaian Utama RB Tematik	Laju Inflasi (Capaian Dampak)	1,2		
Jumlah Total				110		77,45

Berdasarkan Realisasi Indeks RB Kementerian Perhubungan tahun 2024 atas evaluasi oleh tim evaluator KemenPANRB adalah diperoleh nilai sebesar 77,45, yang didapat atas nilai evaluasi pada tahun sebelumnya pada tahun 2023, dan evaluasi pada tahun 2024 masih dalam proses perbaikan *Road Map* Reformasi Birokrasi pada tingkat Kementerian hingga keluarnya nilai evaluasi Reformasi Birokrasi. Nilai tersebut merupakan nilai RB pada tingkat Kementerian Perhubungan dan level Eselon I Direktorat Jenderal Perhubungan Darat mengikuti nilai Kementerian Perhubungan. Sehingga nilai Indeks RB Kementerian Perhubungan masih menggunakan nilai pada tingkat kementerian yaitu sebesar 77,45.

Realisasi Indeks RB Kementerian Perhubungan Triwulan II tahun 2024 adalah 77,45 jika dibandingkan dengan target Perjanjian Kinerja Tahun 2024 sebesar 80,500 maka capaian kinerja mencapai 96,21%. Pencapaian ini digambarkan pada diagram dibawah ini:



Gambar II 10 Diagram Perbandingan Realisasi dan Target Kinerja Indeks RB Kementerian Perhubungan Pada Revisi I Perjanjian Kinerja Tahun 2024

a.3. Analisa Keberhasilan/Kegagalan

➤ Dasar Hukum

Reformasi Birokrasi Kementerian Perhubungan RI memiliki dasar hukum sebagai dasar acuan penilaian mandiri pelaksanaan reformasi birokrasi, diantaranya yaitu:

1. Peraturan Presiden Nomor 81 Tahun 2010 tentang Grand Design Reformasi Birokrasi 2010-2025 (**Lampiran 39**);
2. Peraturan Menteri Pendayagunaan Aparatur Negara dan Reformasi Birokrasi Nomor 9 Tahun 2023 tentang Pedoman Evaluasi Pelaksanaan Reformasi Birokrasi (**Lampiran 40**);
3. Keputusan Menteri Perhubungan RI Nomor KM 89 Tahun 2023 tentang Perubahan atas Keputusan Menteri Perhubungan Nomor KM 234 Tahun 2021 tentang Roadmap Reformasi Birokrasi Kementerian Perhubungan 2020-2024 (**Lampiran 41**);
4. Keputusan Menteri Pendayagunaan Aparatur Negara dan Reformasi Birokrasi Nomor 182 Tahun 2024 tentang Petunjuk Teknis Evaluasi Reformasi Birokrasi Tahun 2024

Berdasarkan RPJMN Tahun 2020-2024 Kementerian Perhubungan, menargetkan sasaran pelaksanaan Reformasi Birokrasi Tahun 2020-2024 sebagai berikut:

1. Birokrasi yang Bersih dan Akuntabel;
2. Birokrasi yang Kapabel;
3. Pelayanan Publik yang Prima.

Penyempurnaan dan peningkatan kualitas Reformasi Birokrasi Nasional (RBN), diarahkan dalam 4 (empat) strategi, diantaranya:

1. Penguatan implementasi manajemen ASN, melalui penerapan manajemen talenta nasional ASN, peningkatan sistem merit ASN, penyederhanaan eselonisasi serta penataan jabatan secara nasional;
2. Penataan kelembagaan dan proses bisnis melalui penataan kelembagaan instansi pemerintah dan penerapan SPBE yang terintegrasi;
3. Reformasi sistem akuntabilitas kinerja, melalui perluasan implementasi sistem terintegrasi, penguatan pengelolaan reformasi birokrasi sistem perencanaan dan penganggaran;
4. Transformasi pelayanan publik, melalui pelayanan publik berbasis elektronik (*e-service*), penguatan ekosistem inovasi dan penguatan pelayanan terpadu.

➤ **Kronologi Target Perjanjian Kinerja**

Target awal IKP Indeks RB Kementerian Perhubungan Tahun 2024 senilai 80,500 diperoleh dari Renstra 2020-2024 dengan berdasarkan asumsi proyeksi arahan pimpinan pada rapat renstra 2020-2024. Sepanjang triwulan II tahun 2024 tidak terdapat perubahan target Indeks RB Kementerian Perhubungan pada Revisi I Perjanjian Kinerja (PK) Tahun 2024 .

Pelaksanaan penilaian capaian Reformasi Birokrasi Ditjen Perhubungan Darat menggunakan nilai indeks RB Kementerian Perhubungan berdasarkan hasil evaluasi pada tahun sebelumnya yaitu pada tahun 2023 oleh Tim Penilai Nasional (TPN) KemenPANRB.

➤ Realisasi Kinerja

Nilai Evaluasi memiliki besaran 100% dari nilai capaian RB General dan 10% dari nilai capaian RB Tematik, dimana hasil tersebut didapat berdasarkan penilaian dari instansi pembina atas capaian beberapa aspek yang dikoordinasi oleh *Leading Sector* Kementerian Perhubungan.

Sehingga:

Realisasi Nilai RB = Evaluasi RB General + Evaluasi RB Tematik

$$\text{Realisasi Nilai RB Triwulan II Tahun 2024} = 75,94 + 1,51 = 77,45$$

Berdasarkan realisasi nilai reformasi birokrasi tingkat Kementerian Perhubungan Triwulan II Tahun 2024 sebesar 77,450, menjadi nilai hasil akhir dari penjumlahan komponen – komponen akan dipergunakan untuk menentukan tingkat pelaksanaan reformasi birokrasi. Dimana nilai tersebut termasuk dalam kategori ‘BB’ dengan predikat ‘Sangat Baik’, dengan interpretasi secara instansional Kementerian Perhubungan khususnya Ditjen Perhubungan Darat mampu mewujudkan sebagian besar sasaran Reformasi Birokrasi, namun pencapaian sasaran pada tingkat unit kerja hanya sebagian kecil saja. Setelah diperoleh nilai akhir (Indeks Reformasi Birokrasi), menetapkan rencana aksi tindak lanjut sebagai dasar perbaikan pada periode berikutnya.

➤ Capaian Kinerja

Dengan demikian, keberhasilan capaian Indikator Kinerja Program Indeks RB Kementerian Perhubungan Triwulan II Tahun 2024 terhadap target Revisi I Perjanjian Kinerja Tahun 2024 yaitu sebesar:

$$\begin{aligned}\text{Capaian Kinerja} &= \frac{\text{Realisasi}}{\text{Target}} \times 100 \% \\ \% \text{ Capaian} &= \frac{77,450}{80,500} \times 100\% = 96,21\%\end{aligned}$$

Dimana angka 80,500 didapat target rencana strategis Tahun 2024, sedangkan angka 77,450 didapat dari realisasi tercapai dari evaluasi reformasi birokrasi oleh Tim Penilai Nasional (TPN) KemenPANRB, yang didapat berdasarkan nilai RB General dan nilai RB Tematik Kementerian Perhubungan. Ketercapaian hasil tercapai 96,21% dari nilai yang ditargetkan, hal ini didukung adanya perbaikan dari hasil evaluasi reformasi birokrasi pada tahun sebelumnya, walaupun belum mencapai nilai yang ditargetkan. Selisih nilai tersebut akan menjadi bahan evaluasi dan perbaikan kembali untuk tercapainya target pada tahun berikutnya.

➤ **Faktor Keberhasilan**

Faktor-faktor keberhasilan dalam pelaksanaan reformasi birokrasi khususnya di lingkungan Ditjen Perhubungan Darat, diantaranya adalah sebagai berikut:

1. Tersusunnya perubahan *Roadmap* reformasi birokrasi Ditjen Perhubungan Darat 2020-2024 sebagai acuan dan masukan terhadap roadmap reformasi birokrasi Kementerian Perhubungan
2. Adanya evaluasi kelembagaan yang berdasar atas ketepatan fungsi dan ukuran organisasi, dimana dalam perkembangannya mengubah tingkat penataan UPT Balai Pengelola Transportasi Darat, terbentuknya UPT Kantor Otoritas Pelabuhan Danau Toba dan Badan Layanan Umum Balai Pengujian Laik Jalan dan Sertifikasi Kendaraan Bermotor;
3. Adanya antusias, pemahaman dan kontribusi setiap pemangku jabatan fungsional hasil penyetaraan dalam perencanaan penyederhanaan birokrasi di lingkungan Ditjen Perhubungan Darat;
4. Indikator kinerja individu sebagai turunan dari kinerja organisasi telah dijabarkan secara optimal mengacu kepada PermenPANRB No.6 Tahun 2022, sehingga telah dimanfaatkan sebagai indikator capaian kinerja pegawai dalam Sasaran Kerja Pegawai (SKP);
5. Penguatan pengawasan telah ditegakkan dengan meminimalisir adanya pungli/ gratifikasi hingga unit terkecil Ditjen Perhubungan Darat, dibuktikan dengan sosialisasi rutin serta keikutsertaan unit kerja dalam menciptakan Zona Integritas

Menuju Wilayah Bebas dari Korupsi (WBK) / Wilayah Birokrasi Bersih Melayani (WBBM);

6. Adanya kemauan dan kemampuan Ditjen Perhubungan Darat dalam meningkatkan pelayanan publik untuk menciptakan budaya pelayanan prima pada setiap pelayanannya, dimana telah tersusunnya Standar Pelayanan pada setiap unit kerjanya, serta adanya tindak lanjut atas masukan dalam survei kepuasan masyarakat.

➤ **Faktor Kendala**

Faktor-faktor kendala dalam pelaksanaan reformasi birokrasi khususnya di lingkungan Ditjen Perhubungan Darat, diantaranya adalah sebagai berikut:

1. Penerapan reformasi birokrasi pada tingkat Eselon I sudah berjalan sesuai arahan *Leading Sector*, namun belum terinternalisasi secara menyeluruh hingga ke tingkat unit kerja dibawahnya
2. Monitoring dan evaluasi rencana kerja pelaksanaan reformasi birokrasi di level unit kerja belum seluruhnya dilakukan;
3. Seluruh peraturan perundang-undangan yang tidak harmonis/sinkron teridentifikasi dan dipetakan dengan baik namun hasil identifikasi dan analisis tersebut belum sepenuhnya ditindaklanjuti sehingga belum dapat dipastikan kebijakan yang dibuat oleh Ditjen Perhubungan Darat harmonis dengan kebijakan lain;
4. Belum optimalnya evaluasi terhadap kesesuaian organisasi dengan kinerja yang akan dihasilkan dan mandat kepada unit kerja;
5. Penguatan sistem manajemen SDM belum sepenuhnya optimal, hal ini disebabkan antara lain belum dilakukannya pemetaan talenta sebagai dasar penempatan jabatan kritikal/suksesi serta penyusunan perencanaan pengembangan kompetensi pegawai atau *Human Capital Development Plan* (HCDP) yang belum dilakukan secara menyeluruh serta pola rotasi dan mutasi yang dilakukan secara masif belum didasarkan pemetaan kompetensi yang jelas;
6. Monitoring dan evaluasi implementasi penguatan kebijakan pengawasan internal dan integritas masih belum mengukur tingkat efektifitas penanganan gratifikasi,

penerapan SPIP, pengelolaan pengaduan masyarakat, *Whistle-Blowing System* dan kebijakan benturan kepentingan;

7. Implementasi pelayanan publik belum sepenuhnya optimal, hal ini ditunjukkan dengan masih sedikitnya unit kerja yang telah menindaklanjuti hasil survei kepuasan masyarakat dan menerapkan kebijakan pemberian kompensasi kepada penerima layanan bila layanan tidak sesuai standar.

➤ **Realisasi Anggaran**

Adapun anggaran terkait Indeks Reformasi Birokrasi Kementerian Perhubungan Tahun 2024 yaitu terbagi dalam beberapa pos anggaran, diantaranya Pembinaan dan Evaluasi Peningkatan Kualitas Budaya Birokrasi, Penyusunan, Reviu dan Evaluasi Proses Bisnis dan Penerapan Standar Operasional Prosedur di Lingkungan Ditjen Hubdat, Reviu dan Evaluasi SOP di Lingkungan Ditjen Hubdat, Pembinaan, Pengawasan dan Evaluasi Pelaksanaan Pembangunan Zona Integritas di Lingkungan Ditjen Hubdat, Monitoring dan Evaluasi Pembangunan ZI di Lingkungan Ditjen Hubdat, Pembinaan, Pengawasan dan Evaluasi Pengendalian Gratifikasi di Lingkungan Ditjen Hubdat, Peninjauan dan Evaluasi Deregulasi Kebijakan di Lingkungan Ditjen Hubdat, Pembinaan, Pengawasan dan Evaluasi Standar Pelayanan serta Kualitas Pelayanan Publik, Evaluasi Kelembagaan di Lingkungan Ditjen Hubdat, Pembinaan dan Evaluasi Survey Kepuasan Masyarakat di Lingkungan Ditjen Hubdat senilai Rp 883.215.000 dengan realisasi pada senilai Rp 1.197.500,- atau mencapai 0,14%. Kegiatan – kegiatan real yang telah dilakukan oleh Ditjen Perhubungan Darat dalam keberhasilan IKP Indeks RB Kementerian Perhubungan tahun 2024 adalah peningkatan kapasitas pelaksanaan RB di lingkungan Ditjen Perhubungan Darat.

a.4. Upaya Untuk Meningkatkan Capaian Di Masa Yang Akan Datang

Adapun upaya yang akan dilakukan untuk meningkatkan capaian di masa yang akan datang yaitu:

1. Meningkatkan kualitas penerapan reformasi birokrasi Ditjen Perhubungan Darat dengan melakukan penguatan dan penajaman program-program reformasi birokrasi yang dituangkan dalam Road Map reformasi birokrasi Ditjen Perhubungan Darat,

agar fokus pada upaya konkret yang akan dilakukan dalam mewujudkan tata kelola pemerintahan yang bersih dan akuntabel, efektif dan efisien, serta pelayanan publik yang berkualitas

2. Melakukan pemetaan terhadap seluruh produk hukum yang telah dan akan terbit, sehingga dapat diidentifikasi peraturan yang tidak sinkron/harmonis dengan kebijakan lain dan memiliki potensi memperlambat proses pelayanan publik. Selanjutnya hasil identifikasi tersebut ditindaklanjuti dengan penyederhanaan atau deregulasi kebijakan
3. Melakukan evaluasi terhadap kesesuaian organisasi dengan kinerja yang akan dihasilkan dan mandat khususnya di level unit kerja;
4. Meningkatkan penerapan SPBE di lingkungan Ditjen Perhubungan Darat dengan menyusun *Grand Design* pengembangan SPBE serta pengintegrasian sistem aplikasi baik dalam manajemen internal maupun pelayanan kepada masyarakat/stakeholder;
5. Mengoptimalkan pengelolaan sistem manajemen SDM dengan menindaklanjuti pemanfaatan hasil assessment sebagai dasar pengembangan karir individu berbasis kompetensi, menyusun perencanaan pengembangan kompetensi pegawai atau HCDP secara menyeluruh dan memetakan talenta/talent pool sebagai dasar penempatan jabatan kritikal dan rencana suksesi jabatan dan menyusun peta kompetensi sebagai dasar penetapan rotasi/mutasi individu;
6. Menyempurnakan ukuran kinerja individu sehingga lebih berorientasi hasil sesuai dengan levelnya serta melakukan penyempurnaan penjenjangan kinerja dan ditindaklanjuti dengan optimalisasi pemanfaatan aplikasi monitoring dan evaluasi kinerja sampai dengan individu dan dijadikan dasar dalam memberikan apresiasi/penghargaan ataupun punishment bagi pegawai;
7. Memperkuat kebijakan pengawasan internal, seperti penanganan gratifikasi, pengelolaan pengaduan masyarakat, *Whistle-Blowing System* dan kebijakan benturan kepentingan. Serta memperkuat penerapan Sistem Pengendalian Internal Pemerintah, dengan mendorong setiap unit kerja mampu mengidentifikasi dan melakukan pengendalian risiko yang melekat pada upaya pencapaian kinerja, sebagai salah satu upaya optimalisasi pelaksanaan pengendalian internal;

8. Mengoptimalkan implementasi pelayanan publik khususnya di tingkat unit pelayanan publik dalam hal pemberian kompensasi kepada penerima layanan bila layanan tidak sesuai standar dan menginformasikan hasil survey eksternal kepada stakeholder serta menindaklanjuti hasil survei eksternal terutama terhadap komponen survei yang memiliki nilai rendah dengan melakukan perbaikan-perbaikan secara untuk meningkatkan kualitas layanan.

II.3. Realisasi Anggaran

II.3.1. Alokasi Anggaran Tahun 2024

1. Pagu Anggaran

a) Rincian Per Sumber Dana Tahun 2024

Pagu Awal DIPA TA. 2024 sebesar **Rp6.664.310.350.000,-** dengan rincian per Sumber Dana Tahun 2024 sebagai berikut:

Tabel II 40 Rincian per Sumber Dana Pagu Awal Tahun 2024

Sumber Dana	Anggaran	%
RM	Rp. 5.699.458.195.000	85,52%
PNBP	Rp. 540.472.612.000	8,11%
SBSN	Rp. 345.468.834.000	5,18%
PHLN	Rp. 59.999.389.000	0,90%
BLU	Rp. 18.911.320.000	0,28%
TOTAL	Rp. 6.664.310.350.000	100,00%

Terdapat Revisi Anggaran di lingkungan Direktorat Jenderal Perhubungan Darat yang mengakibatkan perubahan dan pergeseran anggaran yang menyebabkan perubahan pagu pada DIPA Direktorat Jenderal Perhubungan Darat Tahun Anggaran 2024 Sehingga Total Pagu akhir DIPA Direktorat Jenderal Perhubungan Darat per Sumber Dana pada Tahun Anggaran 2024 adalah sebesar **Rp. 6.690.822.067.000,-** dengan rincian sebagai berikut:

Tabel II 41 Rincian per Sumber Dana Pagu TA. 2024

Sumber Dana	Anggaran	%
RM	Rp. 5.699.458.195.000	85,18%
PNBP	Rp. 540.472.612.000	8,08%

Sumber Dana	Anggaran	%
SBSN	Rp. 367.016.168.000	5,49%
PHLN	Rp. 64.963.772.000	0,97%
BLU	Rp. 18.911.320.000	0,28%
TOTAL	Rp. 6.690.822.067.000	100%

Sumber: Data diolah dari Bagian Keuangan, Setditjen Hubdat

b) Rincian Per Jenis Belanja Tahun 2024

Pagu Awal DIPA TA. 2024 sebesar **Rp. 6.664.310.350.000,-** dengan rincian per Jenis Belanja Tahun 2024 sebagai berikut :

Tabel II 42 Rincian per Jenis Belanja Pagu Awal Tahun 2024

Jenis Belanja	Anggaran	%
Belanja Pegawai	Rp. 582.129.734.000	8,74%
Belanja Barang	Rp. 3.839.940.603.000	57,62%
Belanja Modal	Rp. 2.242.240.013.000	33,65%
Total	Rp. 6.664.310.350.000	100,00%

Terdapat Revisi Anggaran di lingkungan Direktorat Jenderal Perhubungan Darat yang mengakibatkan perubahan dan pergeseran anggaran yang menyebabkan perubahan pagu pada DIPA Direktorat Jenderal Perhubungan Darat T.A. 2024 Sehingga Total Pagu akhir DIPA Direktorat Jenderal Perhubungan Darat pada per Jenis Belanja T.A. 2024 adalah sebesar **Rp. 6.690.822.067.000,-**dengan rincian sebagai berikut:

Tabel II 43 Rincian per Jenis Belanja Pagu TA. 2024

Jenis Belanja	Anggaran	%
Belanja Pegawai	Rp. 604.612.828.000	9,04%
Belanja Barang	Rp. 3.854.414.571.000	57,61%
Belanja Modal	Rp. 2.231.794.668.000	33,36%
Total	Rp. 6.690.822.067.000	100,00%

Sumber: Data diolah dari Bagian Keuangan, Setditjen Hubdat

c) Uraian Surat Pengesahan Revisi Anggaran

Penambahan dan pergeseran anggaran tersebut sesuai Surat Pengesahan Revisi Anggaran sebagai berikut:

- i. Surat Dirjen Anggaran, Kementerian Keuangan Nomor S-114/AG/AG.3/2024 tanggal 31 Januari 2024 Hal Pengesahan Revisi Anggaran *Automatic Adjustment* Ditjen Perhubungan Darat Kementerian Perhubungan Tahun 2024;
- ii. Surat Dirjen Anggaran Nomor S-186/AG/AG.3/2024 tanggal 21 Februari 2024 Hal Pengesahan Revisi Anggaran Luncuran SBSN Ditjen Perhubungan Darat Tahun 2024 (revisi 2);
- iii. Surat Dirjen Anggaran Nomor S-256/AG/AG.3/2024 tanggal 31 Maret 2024 Hal Pengesahan Revisi Anggaran Bersumber SBSN Ditjen Perhubungan Darat Kementerian Perhubungan Tahun 2024 (revisi 3).
- iv. Surat Dirjen Anggaran Nomor S-384/AG/AG.3/2024 tanggal 21 Juni 2024 Hal Pengesahan Revisi Anggaran Ditjen Perhubungan Darat Kementerian Perhubungan Tahun 2024 (Revisi 4)

2. *Automatic Adjustment* Anggaran Tahun 2024

Terdapat kebijakan *Automatic Adjustment* Belanja di Lingkungan Ditjen Perhubungan Darat sesuai surat DJA sebagai berikut:

Penandaan Blokir sesuai Surat Dirjen Anggaran, Kementerian Keuangan Nomor S-114/AG/AG.3/2024 tanggal 31 Januari 2024 Hal Pengesahan Revisi Anggaran *Automatic Adjustment* Ditjen Perhubungan Darat Kementerian Perhubungan Tahun 2024 sebesar **Rp. 483.389.201.000,-** dengan rincian sebagai berikut:

Tabel II 44 Pengesahan Revisi Anggaran *Automatic Adjustment* Ditjen Perhubungan Darat Kementerian Perhubungan Tahun 2024

No	Satker	Jumlah
1	Setditjen Hubdat	23.476.000.000
2	Direktorat Sarana Transportasi Jalan	1.444.204.000
3	Direktorat Prasarana Transportasi Jalan	5.741.482.000
4	Direktorat Lalu Lintas Jalan	8.179.068.000
5	Direktorat Angkutan Jalan	100.000.000.000
6	Direktorat TSDP	326.000.000
7	BPTD Kelas II Aceh	10.816.719.000
8	BPTD Kelas II Sumatera Utara	5.547.510.000
9	KSOPP Danau Toba	949.014.000
10	BPTD Kelas II Sumatera Barat	8.606.394.000
11	BPTD Kelas II Kepulauan Riau	22.958.362.000
12	BPTD Kelas II Riau	3.744.290.000
13	BPTD Kelas II Jambi	6.271.890.000
14	BPTD Kelas III Bengkulu	2.841.906.000

No	Satker	Jumlah
15	BPTD Kelas II Lampung	6.059.888.000
16	BPTD Kelas III Bangka Belitung	5.117.265.000
17	BPTD Kelas II Sumatera Selatan	5.183.337.000
18	BPTD Kelas II Banten	2.609.166.000
19	BPTD Kelas II Jawa Barat	8.237.032.000
20	BPTD Kelas II Jawa Tengah	7.224.698.000
21	BPTD Kelas III D.I.Y	1.831.539.000
22	BPTD Kelas II Jawa Timur	9.809.708.000
23	BPTD Kelas II Bali	5.164.125.000
24	BPTD Kelas II Nusa Tenggara Barat	3.316.385.000
25	BPTD Kelas II Nusa Tenggara Timur	11.679.263.000
26	BPTD Kelas II Kalimantan Barat	13.519.145.000
27	BPTD Kelas II Kalimantan Selatan	6.512.340.000
28	BPTD Kelas II Kalimantan Tengah	8.948.669.000
29	BPTD Kelas II Kalimantan Timur	63.697.289.000
30	BPTD Kelas III Kalimantan Utara	6.513.866.000
31	BPTD Kelas II Sulawesi Tenggara	9.780.548.000
32	BPTD Kelas III Sulawesi Barat	3.290.281.000
33	BPTD Kelas II Sulawesi Selatan	13.356.009.000
34	BPTD Kelas II Sulawesi Tengah	10.410.576.000
35	BPTD Kelas II Gorontalo	6.482.729.000
36	BPTD Kelas II Sulawesi Utara	11.487.859.000
37	BPTD Kelas II Maluku	33.017.744.000
38	BPTD Kelas II Maluku Utara	8.897.944.000
39	BPTD Kelas II Papua Barat	9.301.875.000
40	BPTD Kelas II Papua	11.037.082.000
JUMLAH		483.389.201.000

Tabel II 45 Histori Revisi Per Sumber Dana Tahun Anggaran 2024

NO	SUMBER DANA					JUMLAH (Rp000,-)
	RM (Rp000,-)	PNBP (Rp000,-)	SBSN (Rp000,-)	PHLN (Rp000,-)	BLU (Rp000,-)	
Pagu Awal	5.699.458.195	540.472.612	345.468.834	59.999.389	18.911.320	6.664.310.350
Revisi Ke-1	5.699.458.195	540.472.612	345.468.834	59.999.389	18.911.320	6.664.310.350
Revisi Ke-2	5.699.458.195	540.472.612	352.155.584	59.999.389	18.911.320	6.670.997.100
Revisi Ke-3	5.699.458.195	540.472.612	367.016.168	59.999.389	18.911.320	6.685.857.684
Revisi Ke-4	5.699.458.195	540.472.612	367.016.168	64.963.772	18.911.320	6.690.822.067

Sumber: Data diolah dari Bagian Keuangan, Setditjen Hubdat

Tabel II 46 Histori Revisi per Jenis Belanja Tahun Anggaran 2024

	Jenis Belanja			Jumlah
	Belanja Pegawai (Rp.000,-)	Belanja Barang (Rp.000,-)	Belanja Modal (Rp.000,-)	
Pagu Awal	582.129.734	3.839.940.603	2.242.240.013	6.664.310.350
Revisi Ke-1	582.129.734	3.839.940.603	2.242.240.013	6.664.310.350
Revisi Ke-2	582.129.734	3.843.096.858	2.245.770.508	6.670.997.100
Revisi Ke-3	582.129.734	3.842.332.909	2.261.395.041	6.685.857.684
Revisi Ke-4	604.612.828	3.854.414.571	2.231.794.668	6.690.822.067

Sumber: Data diolah dari Bagian Keuangan, Setditjen Hubdat

Tabel II 47 Rincian Realokasi Per Sumber Dana dan Per Jenis Belanja
Tahun Anggaran 2024

	PAGU AWAL	PERUBAHAN	PAGU AKHIR	PERUBAHAN	PAGU AKHIR
			PER TW I		PER TW II
Belanja Pegawai	582.129.734	0	582.129.734	22.483.094	604.612.828
Belanja Barang	3.839.940.603	2.392.306	3.843.099.663	12.081.662	3.854.414.571
• RM	3.746.712.966	2.992.306	3.749.872.026	10.433.360	3.760.138.632
• PNBP	75.893.571	-600.000	75.893.571	0	75.293.571
• PHLN	2.535.746	0	2.535.746	3.027.182	5.562.928
• BLU	14.798.320	0	14.798.320	-1.378.880	13.419.440
Belanja Modal	2.242.240.013	19.155.028	2.261.395.041	-29.600.373	2.231.794.668
• RM	1.370.615.495	-2.992.306	1.367.623.189	-32.916.454	1.334.706.735
• PNBP	464.579.041	600.000	465.179.041	0	465.179.041
• SBSN	345.468.834	21.547.334	367.016.168	0	367.016.168
• PHLN	57.463.643	0	57.463.643	1.937.201	59.400.844
• BLU	4.113.000	0	4.113.000	1.378.880	5.491.880
TOTAL	6.664.310.350	21.547.334	6.685.857.684	4.964.383	6.690.822.067

Sumber: Data diolah dari Bagian Keuangan, Setditjen Hubdat

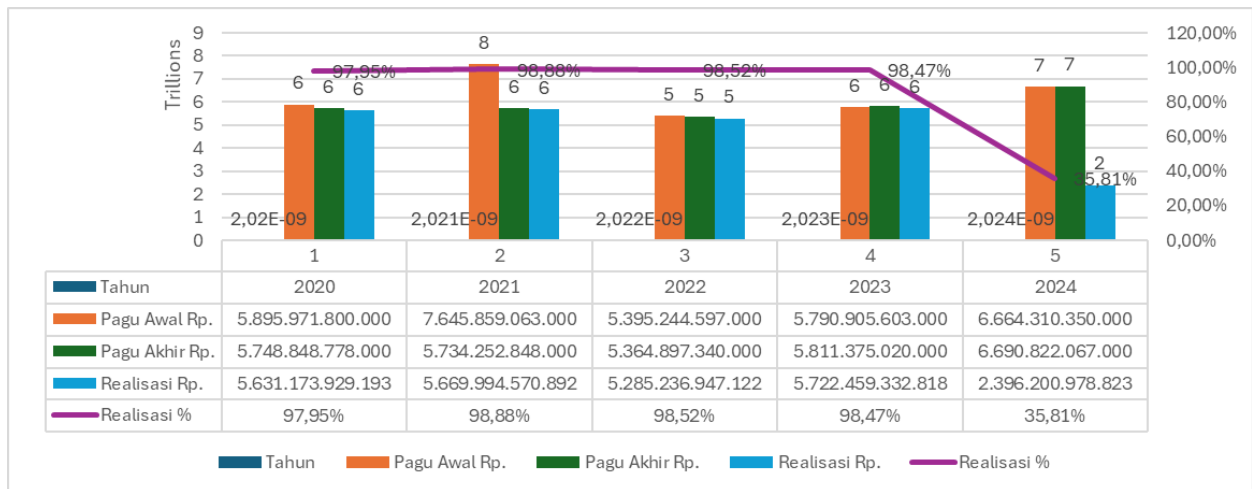
Pagu tersebut dipergunakan untuk melaksanakan kegiatan-kegiatan program yang ada dalam DIPA Tahun Anggaran 2024 dengan rincian sebagai berikut (anggaran sesuai dengan yang telah direvisi).

3. Perbandingan Pagu dan Realisasi Anggaran Tahun 2020-2024

Adapun data perbandingan pagu dan realisasi dari tahun 2020 – 2024, untuk lebih jelasnya dapat dilihat pada tabel di bawah ini:

Tabel II 48 Perbandingan Pagu dan Realisasi Anggaran Tahun 2020 – Tahun 2024

No	Tahun	Pagu Awal	Pagu Akhir	Realisasi	
		Rp.	Rp.	Rp.	%
1	2020	5.895.971.800.000	5.748.848.778.000	5.631.173.929.193	97,95%
2	2021	7.645.859.063.000	5.734.252.848.000	5.669.994.570.892	98,88%
3	2022	5.395.244.597.000	5.364.897.340.000	5.285.236.947.122	98,52%
4	2023	5.790.905.603.000	5.811.375.020.000	5.722.459.332.818	98,47%
5	2024	6.664.310.350.000	6.690.822.067.000	2.396.200.978.823	35,81%



Gambar II 11 Grafik Perbandingan Pagu Akhir dan Realisasi Anggaran Tahun 2020 sampai Tahun 2024

Berdasarkan data di atas dapat diketahui nilai pagu awal, pagu akhir, dan realisasi setiap tahunnya, sehingga diketahui masing – masing dana yang terserap setiap tahunnya. Seperti pada tahun 2023 anggaran yang terserap sebesar Rp5.722.459.332.818 atau mencapai 98,47% dari pagu per sebesar Rp5.811.375.020.000,-. Sedangkan pada tahun 2024 tingkat serapan anggaran yaitu sebesar Rp2.396.200.978.823,- atau mencapai 35,81% dari pagu per 30 Juni sebesar Rp6.690.822.067.000,-.

II.3.2. Realisasi Anggaran Tahun 2024

1. Realisasi Anggaran Per Sasaran Program dan Kegiatan Tahun 2024

Pagu tersebut dipergunakan untuk melaksanakan kegiatan – kegiatan program yang ada dalam DIPA Tahun Anggaran 2024 dengan rincian sebagai berikut (anggaran sesuai dengan yang telah direvisi):

Tabel II 49 Kegiatan Program yang ada dalam DIPA

Kode	Nomenklatur Program	Pagu Awal	Pagu Per Triwulan	Realisasi Triwulan I		Pagu Per Triwulan II	Realisasi Triwulan II	
		(Juta)	(Juta)	(Juta)	(%)	(Juta)	(Juta)	(%)
022.03	Ditjen Perhubungan Darat	6.664.310	6.685.858	873.013	13,06%	6.690.822	2.396.201	35,81%
022.03.GA	Program Infrastruktur Konektivitas	5.410.193	5.431.740	599.920	11,04%	5.413.951	1.788.186	33,03%
4637	Infrastruktur Konektivitas	2.346.668	2.356.134	148.167	6,29%	2.299.371	586.392	25,50%

Kode	Nomenklatur Program	Pagu Awal	Pagu Per Triwulan	Realisasi Triwulan I		Pagu Per Triwulan II	Realisasi Triwulan II	
		(Juta)	(Juta)	(Juta)	(%)	(Juta)	(Juta)	(%)
	Transportasi Darat							
4638	Pelayanan Transportasi Darat	1.004.932	1.013.213	124.339	12,27%	1.027.264	337.450	32,85%
4639	Keselamatan dan Keamanan Transportasi Darat	1.308.240	1.312.041	255.786	19,50%	1.306.211	636.863	48,76%
4640	Penunjang Teknis Transportasi Darat	750.353	750.353	71.628	9,55%	781.105	227.482	29,12%
022.03.WA	Program Dukungan Manajemen	1.254.117	1.254.117	273.092	21,78%	1.276.871	608.015	47,62%
4596	Pengelolaan Sistem Informasi dan Teknologi Transportasi Darat	46.600	46.600	2.525	5,42%	46.600	12.791	27,45%
4670	Pengelolaan Organisasi dan SDM Transportasi Darat	567.492	567.492	82.959	14,62%	567.763	205.240	36,15%
4671	Pengelolaan Perencanaan Keuangan BMN dan Umum Transportasi Darat	640.026	640.026	187.608	29,31%	662.509	389.984	58,86%

Berdasarkan data di atas dapat kita ketahui realisasi anggaran per Kegiatan Triwulan II Tahun 2024 sebesar Rp. 2.396.200.978.823,- atau mencapai 35,81% dari pagu per 30 Juni sebesar Rp. 6.690.822.067.000,-.

2. Realisasi Anggaran Per Jenis Belanja Tahun 2024

Adapun data realisasi anggaran per jenis belanja pada Triwulan II Tahun 2024, untuk lebih jelasnya dapat dilihat pada tabel di bawah ini:

Tabel II 50 Realisasi Anggaran Per Jenis Belanja Triwulan II Tahun 2024

NO	JENIS BELANJA	PAGU ALOKASI	REALISASI TW I		PAGU ALOKASI (TW II)	REALISASI TW II	
		Rp. (ribu)	Rp. (ribu)	%	Rp. (ribu)	Rp. (ribu)	%
1	Belanja Pegawai	582.129.734	182.692.428	31,38%	604.612.828	367.336.305	60,76%
2	Belanja Barang	3.842.332.909	430.266.032	11,20%	3.854.414.571	1.275.504.063	33,09%
3	Belanja Modal	2.261.395.041	260.054.301	11,50%	2.231.794.668	753.360.611	33,76%
	Total	6.685.857.684	873.012.761	13,06%	6.690.822.067	2.396.200.979	35,81%

Berdasarkan data di atas dapat kita ketahui realisasi anggaran per jenis belanja Triwulan II Tahun 2024 sebesar Rp2.396.200.978.823,- atau mencapai 35,81% dari pagu per 30 Juni sebesar Rp6.690.822.067.000,-.

3. Realisasi Anggaran Per Jenis Sumber Dana Tahun 2024

Adapun data realisasi anggaran per jenis sumber dana pada Triwulan II Tahun 2024, untuk lebih jelasnya dapat dilihat pada tabel di bawah ini:

Tabel II 51 Realisasi Anggaran Per Jenis Sumber Dana Triwulan II Tahun 2024

NO	JENIS BELANJA	PAGU ALOKASI (Tw I)	REALISASI (Tw I)		PAGU ALOKASI (Tw II)	REALISASI (Tw II)	
		Rp. (ribu)	Rp. (ribu)	%	Rp. (ribu)	Rp. (ribu)	%
1	RM	5.699.458.195	805.396.904	14,13%	5.699.458.195	2.107.495.280	36,98%
2	PNBP	540.472.612	24.322.664	4,50%	540.472.612	109.026.871	20,17%
3	SBSN	367.016.168	42.189.491	11,50%	367.016.168	145.622.531	39,68%
4	PHLN	59.999.389	0	0,00%	64.963.772	29.721.960	45,75%
5	BLU	18.911.320	1.103.702	5,84%	18.911.320	4.334.338	22,92%
	TOTAL	6.685.857.684	873.012.761	13,06%	6.690.822.067	2.396.200.979	35,81%

Berdasarkan data di atas dapat kita ketahui realisasi anggaran per sumber dana Triwulan II Tahun 2024 sebesar Rp. 2.396.200.978.823,- atau mencapai 35,81% dari pagu per 30 Juni sebesar Rp. 6.690.822.067.000,-.

II.3.3. Analisis Atas Efisiensi Penggunaan Sumber Daya

1. Analisis Atas Efisiensi Penggunaan Sumber Daya Keuangan

Berikut merupakan analisis atas efisiensi penggunaan sumber daya berdasarkan sasaran program Triwulan II Tahun 2024, untuk lebih jelasnya dapat dilihat pada tabel di bawah ini dengan rincian sebagai berikut:

Tabel II 52 Efisiensi Anggaran

No	Sasaran Progam		Triwulan I			Triwulan II		
			% Capaian Rata-Rata Kinerja Sasaran	% Capaian Keuangan	Efisiensi (Posisi Triwulan I)	% Capaian Rata-Rata Kinerja Sasaran	% Capaian Keuangan	Efisiensi (Posisi Triwulan II)
(1)	(2)	(3)	(4)	(5)	(6) = (4)-(5)	(7)	(8)	(9) = (7)-(8)
1	SP 01	Meningkatnya Konektivitas Transportasi Nasional	100,58%	9,63%	90,95%	100,58%	30,81%	66,77%
2	SP 02	Meningkatnya Kinerja Pelayanan Perhubungan	115,68%	10,62%	105,06%	114,58%	39,56%	75,02%
3	SP 03	Meningkatnya Keselamatan Transportasi	200,00%	11,65%	188,35%	106,25%	33,28%	72,97%
4	SP 01	Meningkatnya Kualitas Tata Kelola Kebijakan, Regulasi, dan Hukum	200,00%	23,56%	176,44%	200,00%	46,25%	153,75%
5	SP 02	Meningkatnya Kualitas Tata Kelola Pemerintahan yang Baik	96,21%	0,14%	96,21%	96,21%	0,14%	96,07%
		Rata - rata	142,49%	11,09%	131,40%	123,52%	30,01%	93,52%

Berdasarkan data di atas dapat kita ketahui bahwa dibandingkan dengan rata-rata capaian kinerja sasaran sebesar 123,52%, dengan capaian anggaran sebesar 30,01% menunjukkan adanya efisiensi anggaran sebesar 93,52%.

2. Analisis Atas Efisiensi Penggunaan Sumber Daya Manusia (SDM)

Tabel II 53 Perbandingan jumlah kebutuhan dan jumlah eksisting SDM

No	Jumlah Kebutuhan SDM	Realisasi SDM	Capaian SDM	Target Kinerja	Realisasi Kinerja	Capaian Kinerja
1.	15.424	11.150	72,2%	30,796	33,67%	146,63%

Berdasarkan data di atas dapat kita ketahui bahwa dibandingkan dengan rata-rata target kinerja sebesar 30,796, dengan realisasi kinerja sebesar 33,67% menunjukkan capaian SDM sebesar 72,2% dengan realisasi sebanyak 11.150 SDM dari jumlah kebutuhan SDM sebesar 15.424, dimana realisasi tersebut terdiri atas 3.494 Pegawai Negeri Sipil (PNS) dan 7.656 Pegawai Pemerintah Non Pegawai Negeri (PPNPN).

II.3.4. Hambatan dan Kendala

Beberapa Hambatan/Kendala masih rendahnya realisasi daya serap anggaran antara lain:

1. Terdapat kebijakan *Automatic Adjustment* anggaran sehingga beberapa pekerjaan terjadi pengurangan anggaran, ditunda pelaksanaannya dan/atau diperpanjang waktu pelaksanaannya ke tahun selanjutnya untuk digunakan pada penyediaan anggaran yang lebih prioritas di tahun berjalan;
2. Terdapat beberapa kegiatan yang memerlukan perbaikan data dukung atau kekurangan data dukung saat pengajuan kontrak pengadaan barang dan jasa sehingga waktu pelaksanaan kurang sesuai dengan target.
3. Terdapat sisa anggaran yang tidak dapat direvisi/ direalokasi hingga akhir tahun sehingga menjadi anggaran yang tidak dapat diserap.
4. Masih terdapat kurang sesuainya RPD (Rencana Pencairan Dana) yang disusun dan dicantumkan pada Halaman III DIPA dengan realisasi sesungguhnya yang mengakibatkan deviasi dan perlu untuk direvisi sehingga nilai IKPA pada satker-satker di lingkungan Ditjen Perhubungan Darat masih rendah.

PENDAHULUAN

AKUNTABILITAS
KINERJA

PENUTUP

LAMPIRAN

BAB I

BAB II

BAB III

BAB III PENUTUP

III. 1. Penutup

III.1.1. Ringkasan Capaian

Dalam rangka perwujudan pertanggungjawaban pelaksanaan tugas dan fungsi Direktorat Jenderal Perhubungan Darat serta Pengelolaan Sumber Daya dan Pelaksanaan Kebijakan dan Program. Laporan Monitoring Capaian Kinerja (LMCK) Triwulan II Tahun 2024 ini perlu disusun secara berkala sebagai salah satu alat pendorong terwujudnya pemerintahan yang bersih dan berwibawa. Sebagai penutup dari Laporan Monitoring Capaian Kinerja (LMCK) Triwulan II Tahun 2024 dapat disampaikan hal-hal sebagai berikut:

1. Sebagai kelanjutan dari pelaksanaan kegiatan untuk Perjanjian Kinerja Tahun 2024, dari keseluruhan kegiatan yang telah dilakukan sampai dengan Triwulan II Tahun 2024 ini terdapat 9 (sembilan) Indikator Kinerja Program (IKP) Direktorat Jenderal Perhubungan Darat tahun 2024. Terdapat 6 (enam) Indikator Kinerja Program yang lebih besar atau sama dengan 100% ($IKP \geq 100\%$) dan 3 (tiga) Sasaran Program kurang dari 100% ($0\% \leq IKP < 100\%$). Adapun rincian capaian untuk setiap IKP pada tahun 2024 adalah sebagai berikut:
 - a. IKP 01 (SP 01) Rasio Konektivitas Transportasi Darat terealisasi sebesar 0,957 atau mencapai 101,16% target 0,946;
 - b. IKP 05 (SP 01) Rasio Konektivitas Transportasi Perkotaan terealisasi sebesar 0,636 atau mencapai 100% dari target 0,636;
 - c. IKP 01 (SP 02) Indeks Kepuasan Masyarakat Terhadap Pelayanan Transportasi Darat terealisasi sebesar 93,940 atau mencapai 99,88% dari target 94,057;
 - d. IKP 06 (SP 02) *On Time Performance* (OTP) Transportasi SDP terealisasi sebesar 83,535 atau mencapai 100,03% dari target 83,513;
 - e. IKP 07 (SP 02) *On Time Performance* (OTP) Transportasi Perkotaan terealisasi sebesar 48,411 atau mencapai 143,84% dari target 33,655;

- f. IKP 01 (SP 03) Rasio Kejadian Kecelakaan Transportasi Jalan per 10.000 Keberangkatan terealisasi sebesar 0,015 atau mencapai 12,50% dari target 0,008;
 - g. IKP 02 (SP 03) Rasio Kejadian Kecelakaan Transportasi Penyeberangan per 10.000 Pelayaran terealisasi sebesar 0,000 atau mencapai 200,00% dari target 0,033;
 - h. IKP 01 (SP 04) Rasio jumlah Peraturan Menteri Perhubungan yang Mendapat *Class Action* oleh Masyarakat Dibandingkan dengan Peraturan Menteri Perhubungan yang Dikeluarkan/Ditetapkan terealisasi sebesar 0,000 atau mencapai 200% dari target 0,000;
 - i. IKP 01 (SP 05) Indeks RB Kementerian Perhubungan terealisasi sebesar 77,450 atau mencapai 96,21% dari target 80,500.
2. Untuk meningkatkan capaian kinerja di tahun selanjutnya, Direktorat Jenderal Perhubungan Darat akan melakukan monitoring dan pemantauan terhadap kegiatan di lingkungan Direktorat Jenderal Perhubungan Darat.
 3. Direktorat Jenderal Perhubungan Darat juga akan meningkatkan koordinasi dengan melakukan monitoring keselamatan dan keamanan transportasi darat dan penyeberangan agar dapat lebih meningkatkan kinerja menuju *zero accident*.

III.1.2. Hasil Evaluasi, Rekomendasi dan Unit Kerja Penanggung Jawab

Adapun hasil evaluasi, rekomendasi dan unit kerja penanggung jawab dijabarkan sebagai berikut:

Tabel III 1 Hasil Evaluasi, Rekomendasi, dan Unit Kerja Penanggung Jawab

No	Sasaran Program		Indikator Kinerja Program		Satuan	Target Dalam PK	Triwulan II Tahun 2024			Evaluasi	Tindak Lanjut	Penanggung Jawab
							Target Kinerja	Realisasi Kinerja	Capaian Kinerja			
(1)	(2)		(3)		(4)	(5)	(6)	(7)	(8)	(9)	(10)	(11)
1	SP 1	Meningkatnya Konektivitas Transportasi Nasional	IKP 1	Rasio Konektivitas Transportasi Darat	rasio	0,946	0,946	0,957	101,16%	• Dit. Angkutan Jalan • Melakukan pemantauan dan evaluasi terhadap trayek dan subsidi angkutan perintis, trayek angkutan AKAP dan trayek angkutan ALBN. • Pengembangan trayek ALBN tergantung pada perjanjian kerjasama antar dua negara; • Kondisi infrastruktur jalan di Indonesia masih tertinggal dengan negara yang berbatasan dengan Indonesia; • Jumlah operator yang mau melayani pada trayek ALBN masih terbatas. • Pelayanan trayek keperintisan angkutan jalan saat ini berdasarkan usulan dari Pemerintah Daerah dimana lokasi yang diusulkan adalah daerah yang belum terlayani oleh angkutan umum saja, namun belum mengakomodir daerah 3T (Terdepan, Terluar, Tertinggal); • Pelayanan keperintisan angkutan jalan belum dapat dilaksanakan secara maksimal dikarenakan kondisi geografis	• Dit. Angkutan Jalan • Mulai tahun anggaran 2022, anggaran penyelenggaraan angkutan antarmoda KSPN menjadi kewenangan BPTD di wilayah KSPN terkait, hal ini untuk peningkatan pelayanan angkutan antarmoda di wilayah KSPN; • Pemanfaatan teknologi digital dalam penyebaran informasi pelayanan angkutan KSPN; • Melakukan pemantauan dan evaluasi per triwulan terhadap trayek dan pelaksanaan angkutan antarmoda KSPN; • Menambah jumlah layanan angkutan KSPN di daerah yang memiliki potensi wisata yang besar untuk meningkatkan perekonomian dan pembangunan di daerah tersebut; • Melakukan pemantauan dan evaluasi terhadap operasional dan pelayanan angkutan KSPN agar pelayanan yang diberikan sesuai dengan standar pelayanan minimal (SPM);	• Dit. AJ • Dit. PTJ • Dit. TSDP

No	Sasaran Program		Indikator Kinerja Program		Satuan	Target Dalam PK	Triwulan II Tahun 2024			Evaluasi	Tindak Lanjut	Penanggung Jawab
							Target Kinerja	Realisasi Kinerja	Capaian Kinerja			
(1)	(2)		(3)		(4)	(5)	(6)	(7)	(8)	(9)	(10)	(11)
										(Seperti pegunungan atau dataran tinggi) dan akses jalan yang belum memadai; • Kendaraan operasional angkutan jalan perintis sebagian besar sudah mencapai umur teknis sehingga perlu diremajakan dan kendaraan yang digunakan tidak sesuai dengan akses jalan yang dilalui. • Terbatasnya aksesibilitas dan konektivitas antarmoda transportasi di beberapa wilayah KSPN, yang dapat menghambat aksesibilitas wisatawan menuju ke layanan angkutan antarmoda KSPN atau destinasi wisata lainnya di daerah tersebut; • adanya resistensi dari angkutan umum yang dilewati angkutan antarmoda; • Kurangnya sosialisasi dan promosi terhadap keberadaan angkutan antarmoda; • Tingginya harga tiket pesawat domestik menyebabkan berkurangnya kedatangan wisatawan domestik dari luar provinsi; • Kurangnya event yang diadakan di destinasi wisata tujuan layanan angkutan KSPN. • Kurangnya pengawasan dan kepatuhan terhadap Standar Pelayanan Minimal (SPM) oleh operator; • Dit. Prasarana TJ	• Mengoptimalkan digitalisasi trayek angkutan KSPN sehingga semua trayek dapat terpantau. • Penguatan koordinasi terhadap pihak terkait, agar pelaksanaan angkutan antarmoda berjalan dengan baik dan tujuan penyelenggaraan angkutan antarmoda dapat tercapai; • Menyediakan atau memberikan subsidi untuk angkutan umum perintis bagi masyarakat di daerah-daerah yang saat ini belum terjangkau untuk meningkatkan perekonomian dan pembangunan di daerah tersebut; • Melakukan survey usulan trayek baru keperintisan angkutan Jalan sebelum penetapan jaringan trayek keperintisan. • Melakukan Rapat Kerja Teknis dengan BPTD terkait pelaksanaan pemberian subsidi yang berupa bantuan biaya operasional angkutan jalan perintis sesuai dengan Keputusan Dirjen Hubdat No. KP-DRJD 630 Tahun 2022; dan • Bekerjasama dengan Bagian Perencanaan, Setditjen Hubdat terkait pengawasan angkutan jalan perintis menggunakan GPS dan aplikasi MITRA DARAT.	

No	Sasaran Program		Indikator Kinerja Program		Satuan	Target Dalam PK	Triwulan II Tahun 2024			Evaluasi	Tindak Lanjut	Penanggung Jawab
							Target Kinerja	Realisasi Kinerja	Capaian Kinerja			
(1)	(2)		(3)		(4)	(5)	(6)	(7)	(8)	(9)	(10)	(11)
										• Masih adanya pembangunan dan revitalisasi Terminal Penumpang Tipe A yang belum selesai pada Triwulan II sehingga belum dapat dioperasionalkan, namun ditargetkan dapat selesai dan beroperasi pada Triwulan III atau Triwulan IV; • Pengoperasian beberapa Terminal Penumpang Tipe A masih terkendala status aset dan jalan akses; • Masih banyaknya PO yang memilih menaik-turunkan penumpang di pool dan terminal bayangan; • Pengoperasian Terminal Barang masih terkendala adanya gugatan lahan oleh warga; • Penyelesaian pembangunan jalur khusus (dedicated lane) masih dalam tahap awal pengadaan lahan sehingga ditargetkan dapat dilakukan pembangunan pada tahun 2025; • Penyelesaian pentahapan pembangunan pada beberapa terminal masih dalam tahap awal kontrak sehingga ditargetkan dapat selesai pada Triwulan III atau IV; • Pembangunan lanjutan Terminal Barang pada Tahun Anggaran 2024 di Terminal Barang Internasional Motamasin, Wini, dan Aruk	• Melakukan Sosialisasi kepada perusahaan angkutan Umum khususnya Perusahaan AKAP terkait Pelayanan angkutan AKAP bagi masyarakat. • Dit, Prasarana TJ • Menyusun regulasi untuk penyediaan dan pembangunan fasilitas pendukung dan integrasi moda; • Menentukan titik lokasi penyediaan fasilitas pendukung dan integrasi moda sesuai skala prioritas yang mengacu pada kebijakan strategis nasional; • Penguatan koordinasi terhadap pihak terkait agar penyediaan fasilitas pendukung dapat terealisasi sesuai dengan target dan skala prioritas; • Melakukan pemantauan dan evaluasi terhadap pembangunan fasilitas pendukung yang dilaksanakan oleh BPTD; • Telah dilakukan beberapa upaya dalam rangka meningkatkan jumlah Terminal Penumpang Tipe A beroperasi diantaranya pembangunan baru dan revitalisasi terminal yang sebelumnya tidak beroperasi;	

No	Sasaran Program		Indikator Kinerja Program		Satuan	Target Dalam PK	Triwulan II Tahun 2024			Evaluasi	Tindak Lanjut	Penanggung Jawab
							Target Kinerja	Realisasi Kinerja	Capaian Kinerja			
(1)	(2)		(3)		(4)	(5)	(6)	(7)	(8)	(9)	(10)	(11)
										masih dalam tahap awal pengerjaan; • Pengoperasian Terminal Barang lainnya masih terkendala belum selesainya proses pembahasan cross-border agreement; • Masih terdapat ketidaksesuaian titik lokasi antara hasil kajian dengan kondisi eksisting dilapangan ketika akan dilakukan pembangunan; • Penyediaan etalase fasilitas pendukung di e-catalog untuk percepatan penyediaan fasilitas pendukung; • Dit. TSDP • Kebutuhan angkutan penyeberangan terus meningkat, terutama untuk mengakomodir wilayah Tertinggal, Terpencil, Terluar, dan Perbatasan (3TP), mengakibatkan belum semua lintas yang diusulkan Pemerintah Daerah (Pemda) dapat diakomodir; • Keterbatasan sarana kapal, dimana saat ini rata-rata 1 (satu) kapal melayani 3 lintas dikarenakan adanya moratorium pembangunan kapal baru untuk pelayanan perintis dan keterbatasan kapal milik Badan Usaha Milik Negara (BUMN); • Keterbatasan anggaran, sehingga harus	• Pada Tahun Anggaran 2024 telah dilakukan peningkatan pelaksanaan pemeliharaan terminal berbasis pelayanan prima (excellent service) pada Terminal Penumpang Tipe A yang beroperasi; • Telah dilakukan upaya peningkatan kompetensi petugas operasional Terminal Penumpang Tipe A melalui pelaksanaan Bimbingan Teknis Pengelolaan dan Rancang Bangun Terminal serta Uji Kompetensi Manajemen dan Petugas Terminal; • Pada Tahun Anggaran 2024 telah dianggarkan untuk proses pengadaan lahan pembangunan jalur khusus (dedicated lane) Terminal Barang Internasional Motaain; • Telah dilakukan pendampingan pihak BPTD untuk menghadapi gugatan warga terkait lahan Terminal Barang; • Sedang dilakukan proses sertifikasi lahan tahap 2 di Terminal Barang Internasional Entikong; • Sedang dilakukan proses drafting cross-border agreement terkait angkutan barang dengan Pemerintah Papua Nugini untuk mempercepat proses	

No	Sasaran Program		Indikator Kinerja Program		Satuan	Target Dalam PK	Triwulan II Tahun 2024			Evaluasi	Tindak Lanjut	Penanggung Jawab
							Target Kinerja	Realisasi Kinerja	Capaian Kinerja			
(1)	(2)		(3)		(4)	(5)	(6)	(7)	(8)	(9)	(10)	(11)
										mengoptimalkan anggaran yang tersedia agar pelayanan dapat terus berlanjut sampai dengan akhir tahun anggaran. • Pada beberapa lintasan, terkendala pada kekurangan fasilitas sandar (dermaga), sehingga kapal harus menunggu giliran untuk dapat sandar dan bongkar muat; • Beberapa pelabuhan yang dikelola oleh Pemda kurang perawatan, sehingga kurang memberi kenyamanan untuk pengguna jasa; • Pada beberapa lintas terkendala pasang surut dan perawatan Sarana Bantu Navigasi Pelayaran (SBNP) • Proses Hibah lahan yang sering memakan waktu yang cukup lama dan sering terjadinya ketidaksesuaian luasan lahan yang dihibahkan dengan luasan lahan yang dibutuhkan dalam Pembangunan Pelabuhan Penyeberangan • Adanya Perubahan Desain dalam pembangunan Pelabuhan Penyeberangan yang harus disesuaikan dengan kondisi Lokasi Pembangunan Pelabuhan Penyeberangan • Belum tersedianya jalan akses ke lokasi pelabuhan penyeberangan • Belum ada regulasi yang mengatur penetapan operator kapal sehingga sering terjadi keterlambatan operasional	pengoperasian Terminal Barang Internasional Skouw; • Direktorat Prasarana Transportasi Jalan telah berpartisipasi dalam Strategic Planning Meeting (SPM) Brunei Darussalam-Indonesia-Malaysia-Philippines East ASEAN Growth Area (BIMP-EAGA) dalam rangka mendiskusikan perjanjian angkutan barang lintas negara agar Terminal Barang dapat segera beroperasi. • Dit. TSDP • Melakukan pembangunan prasarana pelabuhan berdasarkan KM. 6 Tahun 2010 tentang Cetak Biru Pengembangan Transportasi Penyeberangan Tahun 2010-2030; • Mewujudkan pembangunan pelabuhan yang terpadu dengan moda transportasi lainnya; • Melakukan pembangunan sarana kapal penyeberangan berdasarkan KM. 6 Tahun 2010 tentang Cetak Biru Pengembangan Transportasi Penyeberangan Tahun 2010-2030; • Menyediakan atau memberikan subsidi untuk angkutan umum perintis bagi masyarakat di daerah-daerah	

No	Sasaran Program		Indikator Kinerja Program		Satuan	Target Dalam PK	Triwulan II Tahun 2024			Evaluasi	Tindak Lanjut	Penanggung Jawab
							Target Kinerja	Realisasi Kinerja	Capaian Kinerja			
(1)	(2)		(3)		(4)	(5)	(6)	(7)	(8)	(9)	(10)	(11)
										karena belum ada kesiapan operator kapal • Beberapa kapal yang telah diserahkan kepada Pemerintah Daerah tidak dirawat dengan baik mengakibatkan kapal rusak dan tidak dapat dioperasikan • <i>Cashflow</i> penyedia jasa yang kurang baik dapat menghambat proses pembangunan kapal dan mengakibatkan keterlambatan penyelesaian • Perubahan desain yang tanpa pengujian dan persetujuan dalam pembangunan kapal mengakibatkan kapal tidak sesuai dengan spesifikasi teknis dan dapat mengurangi kehandalan dalam operasional	yang saat ini belum terjangkau untuk meningkatkan perekonomian dan pembangunan di daerah tersebut. • Mengevaluasi load factor dan tarif pada lintas perintis serta mendorong lintas perintis menjadi komersial; • Melakukan pembangunan prasarana pelabuhan berdasarkan KM 6 tahun 2010 tentang cetak biru pengembangan transportasi penyeberangan tahun 2010 - 2030 dan sesuai dengan target Renstra • Melakukan pembukaan lintas LDF Patimban- Panjang, Patimban – Pontianak di Kawasan PKN Cirebon dalam rangka mendukung angkutan logistic dari pulau Jawa ke Sumatera dan Kalimantan; • Memberikan subsidi untuk pelayanan lintas penyeberangan perintis Onanrungu – Muara, Onanbakkara – Nainggolan, Nainggolan – Ajibata di Kawasan KSPN Danau Toba pada Tahun mendatang; • Mewujudkan pembangunan pelabuhan yang terpadu dengan moda transportasi lainnya.	

No	Sasaran Program		Indikator Kinerja Program	Satuan	Target Dalam PK	Triwulan II Tahun 2024			Evaluasi	Tindak Lanjut	Penanggung Jawab
						Target Kinerja	Realisasi Kinerja	Capaian Kinerja			
(1)	(2)		(3)	(4)	(5)	(6)	(7)	(8)	(9)	(10)	(11)
			IKP 5 Rasio Konektivitas Transportasi Perkotaan	rasio	0,636	0,636	0,636	100%	• Peningkatan jumlah Load Factor Tahun 2023 sebesar 38,74% menunjukkan layanan BTS semakin meningkat dan cukup diminati oleh Masyarakat; • Adanya Layanan program subsidi Buy The Service dapat meningkatkan Pendapatan Negara Bukan Pajak (PNBP); • Adanya Layanan program subsidi Buy The Service dapat meningkatkan perpindahan/shifting masyarakat dari kendaraan pribadi ke angkutan umum; • Layanan Angkutan umum yang nyaman sangat dibutuhkan oleh masyarakat dalam melakukan mobilitas atau pergerakan sehari - hari; • Adanya Pengambilalihan program layanan buy the service ke pemerintah daerah sehingga dapat melanjutkan program BTS ke daerah lain yang memerlukan;	• Pelaksanaan konsolidasi untuk membahas rencana pengembangan angkutan umum massal perkotaan berbasis jalan di suatu wilayah; • Melakukan review terhadap regulasi terkait pelaksanaan program pengembangan angkutan umum massal perkotaan berbasis jalan dengan skema buy the service; • Mengupayakan usulan tarif layanan BTS masuk kedalam Peraturan Menteri Keuangan yang mengatur tentang jenis dan tarif PNBP yang bersifat volatil; • Perencanaan yang komprehensif dalam menentukan lokasi yang akan dipilih untuk penerapan program buy the service dengan memperhatikan RPJMN dan Renstra; • Komitmen antara Pemerintah Pusat dan Pemerintah Daerah dalam program pengembangan dan peningkatan pelayanan angkutan perkotaan; • Sosialisasi penyelenggaraan Program Buy the Service kepada Pemerintah Daerah dan masyarakat; • Melaksanakan monitoring dan evaluasi atas penyelenggaraan program	Dit. AJ

No	Sasaran Program		Indikator Kinerja Program		Satuan	Target Dalam PK	Triwulan II Tahun 2024			Evaluasi	Tindak Lanjut	Penanggung Jawab
							Target Kinerja	Realisasi Kinerja	Capaian Kinerja			
(1)	(2)		(3)		(4)	(5)	(6)	(7)	(8)	(9)	(10)	(11)
											buy the service secara reguler; • Pengembangan dan peningkatan sistem IT pada layanan Buy The Service; • Merencanakan alternatif pembiayaan dari sumber pendanaan lain untuk pengembangan program buy the service.	
2	SP 2	Meningkatnya Kinerja Pelayanan Perhubungan	IKP 1	Indeks Kepuasan Masyarakat Terhadap Pelayanan Transportasi Darat	Nilai	94,057	94,057	93,940	99,88%	• Masih didapati pengguna jasa yang belum seluruhnya mendapatkan kualitas pelayanan yang baik • Masih banyak didapati pengguna jasa yang belum memiliki handphone/gadget • Masih belum maksimalnya pelaksanaan pembinaan dan pengawasan Survey Kepuasan Masyarakat	• Melakukan sosialisasi kepada perusahaan angkutan jalan terkait standar pelayanan minimal angkutan jalan. • Memberikan apresiasi kepada perusahaan angkutan jalan yang telah memberikan pelayanan angkutan terbaik kepada masyarakat melalui kegiatan pemilihan PO terbaik. • Mengadakan Bimbingan Teknis Aplikasi 3A IKM-IPK kepada seluruh petugas pelaksana SKM • Mengadakan pendampingan pelaksanaan SKM secara bertahap • Monitoring dan Evaluasi pelaksanaan SKM • Tindak lanjut atas hasil evaluasi • menyediakan fasilitas yang memadai untuk pengguna jasa yang tidak ada gadget untuk melakukan SKM • Melakukan perbaikan pelayanan dengan melakukan perbaikan pada	Bagian SDM dan Umum, Setditjen Hubdat

No	Sasaran Program		Indikator Kinerja Program		Satuan	Target Dalam PK	Triwulan II Tahun 2024			Evaluasi	Tindak Lanjut	Penanggung Jawab
							Target Kinerja	Realisasi Kinerja	Capaian Kinerja			
(1)	(2)		(3)		(4)	(5)	(6)	(7)	(8)	(9)	(10)	(11)
											aplikasi AIR SDP sehingga lebih memudahkan pengguna jasa untuk memproses pengajuan pelayanan; Melakukan perbaikan komunikasi terhadap pengguna jasa dan melakukan sosialisasi secara masif terhadap pengguna layanan sehingga ke depan dapat terwujud sinergisitas terhadap layanan perizinan Direktorat Transportasi SDP.	
			IKP 6	On Time Performance (OTP) Transportasi SDP	%	83,513	83,513	83,533	100,03%	- Pelaksanaan online ticketing angkutan penyeberangan baru diterapkan pada Pelabuhan Penyeberangan Merak, Pelabuhan Penyeberangan Bakauheni, Pelabuhan Penyeberangan Ketapang dan Pelabuhan Penyeberangan Gilimanuk tetapi belum diterapkan pada pelabuhan penyeberangan lain yang terdapat pada PM 19 Tahun 2020 Tentang Penyelenggaraan Tiket Angkutan Penyeberangan Secara Elektronik ; - Pada beberapa lintas terkendala pasang surut alur pelayaran sehingga membutuhkan waktu lebih ketika akan sandar; - Pada beberapa lintas kekurangan fasilitas dermaga sementara jumlah kapalnya banyak, sehingga harus menunggu giliran untuk sandar dan melakukan bongkar muat;	- Melaksanakan kegiatan Sosialisasi /Bimbingan Teknis SPM Angkutan Penyeberangan; - Pelaksanaan online ticketing angkutan penyeberangan baru diterapkan pada Pelabuhan Penyeberangan Merak, Pelabuhan Penyeberangan Bakauheni, Pelabuhan Penyeberangan Ketapang dan Pelabuhan Penyeberangan Gilimanuk tetapi belum diterapkan pada pelabuhan penyeberangan lain yang terdapat pada PM 19 Tahun 2020 Tentang Penyelenggaraan Tiket Angkutan Penyeberangan Secara Elektronik; - Berkoordinasi dengan stakeholder terkait agar lebih meningkatkan pelayanan angkutan penyeberangan dan ketepatan jadwal di lapangan;	Dit. TSDP

No	Sasaran Program		Indikator Kinerja Program		Satuan	Target Dalam PK	Triwulan II Tahun 2024			Evaluasi	Tindak Lanjut	Penanggung Jawab
							Target Kinerja	Realisasi Kinerja	Capaian Kinerja			
(1)	(2)		(3)		(4)	(5)	(6)	(7)	(8)	(9)	(10)	(11)
										Adanya keterlambatan pelayaran yang disebabkan oleh kapal yang gagal sandar karena kondisi teknis atau cuaca	- Melakukan pengawasan secara periodik terhadap ketepatan jadwal di lapangan; - Melakukan evaluasi atas pelaksanaan pola operasi dan ketepatan jadwal; - Dukungan sistem Digitalisasi Pengawasan Operasional untuk pengawasan operasional di lapangan.	
			IKP 7	On Time Performance (OTP) Transportasi Perkotaan	%	33,655	33,655	48,411	143,84%	- Adanya migrasi teknologi dari Teman Bus ke Mitra Darat memerlukan waktu penyesuaian komponen teknologi yang ada - Belum terpadunya antara layanan angkutan umum perkotaan Buy The Service sebagai Trunk Line (Trayek Utama dengan Angkutan Pengumpan (Feeder) seperti angkot dan belum maksimalnya dukungan dari Feeder sehingga dapat mempengaruhi waktu tempuh layanan BTS - Dinamika masyarakat di lapangan yang sering terjadi sehingga sering dilakukan pengalihan rute sementara	- Pemanfaatan teknologi ITS Bus Priority untuk memberikan prioritas bagi angkutan umum; - Berkoordinasi dengan pemerintah daerah terkait untuk pelaksanaan dan penerapan push strategy khususnya pada kawasan yang dilayani oleh BTS agar lebih meningkatkan pelayanan angkutan perkotaan dan ketepatan jadwal di lapangan, misalnya dengan pelaksanaan manajemen dan rekayasa lalu lintas seperti pembatasan kecepatan bagi kendaraan pribadi di suatu ruas jalan tertentu; - Melakukan evaluasi secara periodik terhadap realisasi On Time performance; - Melakukan rapat evaluasi efektifitas pengaturan manajemen dan rekayasa lalu lintas dan hal terkait lainnya	Dit. AJ

No	Sasaran Program		Indikator Kinerja Program		Satuan	Target Dalam PK	Triwulan II Tahun 2024			Evaluasi	Tindak Lanjut	Penanggung Jawab
							Target Kinerja	Realisasi Kinerja	Capaian Kinerja			
(1)	(2)		(3)		(4)	(5)	(6)	(7)	(8)	(9)	(10)	(11)
3	SP 3	Meningkatnya Keselamatan Transportasi	IKP 1	Rasio Kejadian Kecelakaan Transportasi Jalan per 10.000 Keberangkatan	rasio	0,008	0,008	0,015	12,50%	- Perusahaan angkutan umum yang menerapkan Sistem Manajemen Keselamatan (SMK) masih sangat sedikit, sampai Desember tahun 2023 sebanyak 170 perusahaan yang memiliki Sertifikat Sistem Manajemen Keselamatan dari kurang lebih 31.657 Perusahaan Angkutan Umum (PAU). Hal tersebut dikarenakan belum diterapkannya sanksi bagi perusahaan angkutan yang belum menerapkan sehingga kesadaran akan hal tersebut masing sangat rendah dan dianggap tidak penting; - Belum diterapkannya sanksi bagi perusahaan angkutan yang belum menerapkan Sistem Manajemen Keselamatan (SMK) Perusahaan Angkutan Umum; - Belum satu tujuannya perusahaan angkutan umum dengan pemerintah akan pentingnya keselamatan, keselamatan merupakan investasi sedangkan perusahaan masih beranggapan bahwa keselamatan merupakan sebuah at cost bagi perusahaan itu sendiri; - Kurangnya kesadaran Perusahaan Angkutan Umum akan pentingnya Manajemen Keselamatan Perusahaan Angkutan Umum untuk	- Akan disempurnakan peraturan terkait Sistem Manajemen Keselamatan pada perusahaan angkutan umum (SMK) terkait dengan pembagian wewenang antara pusat dan daerah dalam hal pembinaan keselamatan angkutan umum; - akan diatur regulasi terkait dengan penyediaan fasilitas tempat istirahat pengemudi angkutan umum; - akan diberikan reward kepada perusahaan angkutan umum yang sudah menerapkan SMK dan akan mendorong kepada perusahaan angkutan umum untuk menerapkan sistem manajemen keselamatan pada perusahaannya dengan melakukan asistensi atau pendampingan dalam penerapan SMK. - Melaksanakan kegiatan sosialisasi tentang keselamatan secara menyeluruh baik offline maupun online (melalui media elektronik, media sosial dll); - Menggandeng public figure untuk mengkampanyekan	Dit. Sarana TJ

No	Sasaran Program		Indikator Kinerja Program		Satuan	Target Dalam PK	Triwulan II Tahun 2024			Evaluasi	Tindak Lanjut	Penanggung Jawab
							Target Kinerja	Realisasi Kinerja	Capaian Kinerja			
(1)	(2)		(3)		(4)	(5)	(6)	(7)	(8)	(9)	(10)	(11)
										meningkatkan keselamatan transportasi dan mengurangi angka kecelakaan dan fatalitas.	keselamatan jalan sehingga meningkatkan awareness masyarakat terhadap keselamatan jalan • Melakukan Pelatihan Kompetensi Inspektur dan Auditor Sistem Manajemen Keselamatan Perusahaan Angkutan Umum, dengan mengikutsertakan 33 (tiga puluh tiga) Balai Pengelola Transportasi Darat; • Melaksanakan Pembekalan dan pendampingan Penyusunan Dokumen Sistem Manajemen Keselamatan terhadap Perusahaan Angkutan Umum, baik AKAP/Pariwisata maupun Angkutan Barang Khusus (B3); • Melaksanakan Bimbingan Teknis Penilai Sistem Manajemen Keselamatan Angkutan Umum, dengan mengikutsertakan 33 (tiga puluh tiga) Balai Pengelola Transportasi Darat dan staf kompeten dari Direktorat Angkutan Jalan; • Melaksanakan Program Aksi Peningkatan Kualitas Mental dan disiplin Pengemudi Angkutan umum; • Melaksanakan Training Of Trainer (TOT) Sistem Manajemen Angkutan Umum Perusahaan Angkutan Umum (SMK PAU) dalam rangka	

No	Sasaran Program		Indikator Kinerja Program		Satuan	Target Dalam PK	Triwulan II Tahun 2024			Evaluasi	Tindak Lanjut	Penanggung Jawab
							Target Kinerja	Realisasi Kinerja	Capaian Kinerja			
(1)	(2)		(3)		(4)	(5)	(6)	(7)	(8)	(9)	(10)	(11)
											meningkatkan Kompetensi SDM Penilai SMK PAU. • Melaksanakan Ramp Check Angkutan Umum; • Monitoring dan Evaluasi Keselamatan Transportasi Jalan; • Melakukan Monitoring Pembinaan Angkutan Umum AKAP/Pariwisata maupun Angkutan Barang (B3); • Untuk mempermudah pendataan dan pengawasan penerapan SMK pada perusahaan angkutan umum akan dibangun sistem informasi SMK pada perusahaan angkutan umum (e-SMK) yang nantinya akan diintegrasikan dengan sistem informasi perizinan angkutan umum (SPIONAM) sehingga pembinaan dan pengawasan dapat dilakukan secara optimal; • Optimalisasi aplikasi Terminal Online Sistem (TOS) untuk pengawasan keberangkatan bus AKAP di terminal; • Integrasi aplikasi ramp chek dengan aplikasi TOS dan SPIONAM sehingga mempermudah dalam pelaksanaan inspeksi keselamatan pada kendaraan angkutan umum.	
			IKP 2	Rasio Kejadian Kecelakaan	rasio	0,033	0,033	0,000	200,00%	• Sumber Daya Manusia yang berkompetensi mengalami peningkatan pada tahun 2024	• Segera Melaksanakan sosialisasi kepada seluruh syahbandar dan petugas	Dit. TSDP

No	Sasaran Program		Indikator Kinerja Program		Satuan	Target Dalam PK	Triwulan II Tahun 2024			Evaluasi	Tindak Lanjut	Penanggung Jawab
							Target Kinerja	Realisasi Kinerja	Capaian Kinerja			
(1)	(2)		(3)		(4)	(5)	(6)	(7)	(8)	(9)	(10)	(11)
				Transportasi Penyeberangan per 10.000 Pelayaran						seperti penambahan marine inspektur sungai danau dan penyeberangan, penambahan ahli ukur kapal, penambahan auditor keselamatan kapal, penambahan Penyidik Pegawai Negeri Sipil (PPNS) bidang LLASDP, dll; • Adanya bimbingan teknis dan sosialisasi di bidang keselamatan sungai, danau dan penyeberangan kepada 33 Balai Pengelola Transportasi Darat dan KSOPP Danau Toba; • Pelaksanaan Monitoring dan Evaluasi Inspeksi keselamatan Transportasi Penyeberangan (Rampcheck) dan Monitoring secara berkala terhadap kelaikan sarana, prasarana dan Operasional Penyeberangan; • Regulasi di bidang keselamatan TSDP yang sudah mengalami peningkatan pemaatan	kesyahbandaran terkait dengan cara mengetahui prakiraan cuaca dan pengimplementasian terhadap penerbitan SPB; • Menyediakan monitor cuaca untuk pemantauan data real time cuaca pada lintas penyeberangan; • Berkoordinasi dengan BMKG terkait prakiraan cuaca; • Melaksanakan Monitoring dan Evaluasi Inspeksi keselamatan Transportasi Penyeberangan (Ramp Check) dan Monitoring secara berkala terhadap kelaikan sarana, prasarana dan Operasional Penyeberangan; • Mengadakan Bimbingan Teknis di bidang keselamatan angkutan penyeberangan kepada 33 (Tiga Puluh Tiga) Balai Pengelola Transportasi Darat dan 1 (Satu) Kantor Kesyahbandaran dan Otoritas Pelabuhan Penyeberangan (KSOPP) Danau Toba. • Melakukan pengadaan kapal patroli untuk pengawasan di lokasi daerah yang rawan kecelakaan dan meningkatkan kordinasi pantauan terhadap cuaca ekstrim; • Mengadakan sosialisasi keselamatan angkutan penyeberangan kepada para operator Angkutan Sungai, Danau dan Penyeberangan	

No	Sasaran Program		Indikator Kinerja Program		Satuan	Target Dalam PK	Triwulan II Tahun 2024			Evaluasi	Tindak Lanjut	Penanggung Jawab
							Target Kinerja	Realisasi Kinerja	Capaian Kinerja			
(1)	(2)		(3)		(4)	(5)	(6)	(7)	(8)	(9)	(10)	(11)
											serta 33 (Tiga Puluh Tiga) Balai Pengelola Transportasi Darat dan 1 (Satu) Kantor Kesyahbandaran dan Otoritas Pelabuhan Penyeberangan (KSOPP) Danau Toba; • Pemberian Bantuan Teknis Perlengkapan keselamatan angkutan penyeberangan di 33 (Tiga Puluh Tiga) Balai Pengelola Transportasi Darat dan 1 (Satu) Kantor Kesyahbandaran dan Otoritas Pelabuhan Penyeberangan (KSOPP) Danau Toba; • Perumusan aturan Manajemen keselamatan kapal, patroli dan pengamanan; • Penyusunan Kebijakan terkait kompetensi kesyahbandaran dan database kinerja pengawasan operasional SDP; • Melakukan koordinasi dan tata kelola bidang kesyahbandaran; • Melakukan Pengawasan tertib berlayar ; • Peningkatan Kompetensi SDM dibidang transportasi SDP dengan Pemberian Diklat Kompetensi seperti diklat Syahbandar, diklat Syahbandar Pembantu, Diklat Marine Inspector, yang bekerjasama dengan Diklat Pemberdayaan SDM yang terkait seperti BP2TL dan Poltektrans SDP;	

No	Sasaran Program		Indikator Kinerja Program		Satuan	Target Dalam PK	Triwulan II Tahun 2024			Evaluasi	Tindak Lanjut	Penanggung Jawab
							Target Kinerja	Realisasi Kinerja	Capaian Kinerja			
(1)	(2)		(3)		(4)	(5)	(6)	(7)	(8)	(9)	(10)	(11)
											- Melaksanakan Monitoring Pelaksanaan Tusi Keselamatan dan Keamanan Pelayaran TSDP di Seluruh Indonesia Melalui Zoom dengan 33 (Tiga Puluh Tiga) Balai Pengelola Transportasi Darat dan 1 (Satu) Kantor Kesyahbandaran dan Otoritas Pelabuhan Penyeberangan (KSOPP) Danau Toba; - Pemberian Webinar terkait tata cara pengawasan keselamatan dan keamanan pelayaran TSDP dan Webinar terkait tata cara pemberian Surat Persetujuan Berlayar (SPB) kepada 33 (Tiga Puluh Tiga) Balai Pengelola Transportasi Darat dan 1 (Satu) Kantor Kesyahbandaran dan Otoritas Pelabuhan Penyeberangan (KSOPP) Danau Toba.	
4	SP 4	Meningkatnya Kualitas Tata Kelola Kebijakan, Regulasi, dan Hukum	IKP 1	Rasio jumlah Peraturan Menteri Perhubungan yang Mendapat Class Action oleh Masyarakat Dibandingkan dengan Peraturan Menteri Perhubungan yang	%	0,000	0,000	0,000	200,00%	- melakukan evaluasi terhadap peraturan yang telah/baru ditetapkan - melakukan evaluasi terhadap sosialisasi dan uji publik yang telah dilakukan. - melakukan sosialisasi terhadap operator langsung terkait peraturan yang baru ditetapkan	- Membuat timeline target penyusunan peraturan perundang-undangan sehingga proses penyusunan berjalan sesuai waktu yang ditentukan. - Memantau proses pengharmonisasian yang dilaksanakan oleh Kementerian Hukum dan HAM yang dihadiri oleh Kementerian/Lembaga/Stake holder terkait sehingga peraturan yang diajukan	Bagian Hukum dan Humas, Setditjen Hubdat

No	Sasaran Program		Indikator Kinerja Program		Satuan	Target Dalam PK	Triwulan II Tahun 2024			Evaluasi	Tindak Lanjut	Penanggung Jawab
							Target Kinerja	Realisasi Kinerja	Capaian Kinerja			
(1)	(2)		(3)		(4)	(5)	(6)	(7)	(8)	(9)	(10)	(11)
				Dikeluarkan/Ditetapkan							dapat segera ditetapkan dan diundangkan. • Apabila peraturan sudah diundangkan maka diharapkan segera mendapatkan tanggapan/class action dari masyarakat.	
5	SP 5	Meningkatnya Kualitas Tata Kelola Pemerintahan yang Baik	IKP 1	Indeks RB Kementerian Perhubungan	Nilai	80,500	80,500	77,45	96,21%	• Penerapan reformasi birokrasi pada tingkat Eselon I sudah berjalan sesuai arahan Leading Sector, namun belum terinternalisasi secara menyeluruh hingga ke tingkat unit kerja dibawahnya • Monitoring dan evaluasi rencana kerja pelaksanaan reformasi birokrasi di level unit kerja belum seluruhnya dilakukan; • Seluruh peraturan perundang-undangan yang tidak harmonis/sinkron teridentifikasi dan dipetakan dengan baik namun hasil identifikasi dan analisis tersebut belum sepenuhnya ditindaklanjuti sehingga belum dapat dipastikan kebijakan yang dibuat oleh Ditjen Perhubungan Darat harmonis dengan kebijakan lain; • Belum optimalnya evaluasi terhadap kesesuaian organisasi dengan kinerja yang akan dihasilkan dan mandat kepada unit kerja; • Penguatan sistem manajemen SDM belum sepenuhnya	• Meningkatkan komitmen Pimpinan Tinggi untuk lebih mendorong pelaksanaan Reformasi Birokrasi di lingkungan Ditjen Perhubungan Darat; • Melaksanakan internalisasi pelaksanaan Reformasi Birokrasi yang lebih menyeluruh pada seluruh unit kerja dan pegawai di lingkungan Ditjen Perhubungan Darat; • Melakukan pendampingan kepada seluruh unit kerja secara langsung tentang pelaksanaan Reformasi Birokrasi di unit kerjanya; • Melakukan Pengawasan dan Pemantauan pelaksanaan Reformasi Birokrasi melalui kegiatan monitoring dan evaluasi pelaksanaan Reformasi Birokrasi di lingkungan Ditjen Hubdat; • Melaksanakan tindak lanjut perbaikan atas hasil Pengawasan dan Pemantauan pelaksanaan	Bagian SDM dan Umum, Setditjen Hubdat

No	Sasaran Program		Indikator Kinerja Program		Satuan	Target Dalam PK	Triwulan II Tahun 2024			Evaluasi	Tindak Lanjut	Penanggung Jawab
							Target Kinerja	Realisasi Kinerja	Capaian Kinerja			
(1)	(2)		(3)		(4)	(5)	(6)	(7)	(8)	(9)	(10)	(11)
										optimal, hal ini disebabkan antara lain belum dilakukannya pemetaan talenta sebagai dasar penempatan jabatan kritikal/suksesi serta penyusunan perencanaan pengembangan kompetensi pegawai atau Human Capital Development Plan (HCDP) yang belum dilakukan secara menyeluruh serta pola rotasi dan mutasi yang dilakukan secara masif belum didasarkan pemetaan kompetensi yang jelas; • Monitoring dan evaluasi implementasi penguatan kebijakan pengawasan internal dan integritas masih belum mengukur tingkat efektifitas penanganan gratifikasi, penerapan SPIP, pengelolaan pengaduan masyarakat, Whistle-Blowing System dan kebijakan benturan kepentingan • Implementasi pelayanan publik belum sepenuhnya optimal, hal ini ditunjukkan dengan masih sedikitnya unit kerja yang telah menindaklanjuti hasil survei kepuasan masyarakat dan menerapkan kebijakan pemberian kompensasi kepada penerima layanan bila layanan tidak sesuai standar.	Reformasi Birokrasi di lingkungan Ditjen Hubdat	

PENDAHULUAN

AKUNTABILITAS
KINERJA

PENUTUP

LAMPIRAN

BAB I

BAB II

BAB III

1

Lampiran 1 Rencana Kerja Tahunan Tahun 2024

Dapat di akses pada link dibawah ini:

<https://s.id/rktdjpd24>



RENCANA KINERJA TAHUNAN TAHUN 2024 DIREKTORAT JENDERAL PERHUBUNGAN DARAT

No	Sasaran Program	Indikator Kinerja Program	Satuan	Target
1	SP 01 Meningkatnya Konektivitas Transportasi Nasional	IKP 01 Rasio Konektivitas Transportasi Darat	Rasio	0,946
		IKP 05 Rasio Konektivitas Transportasi Perkotaan	Rasio	1,000
2	SP 02 Meningkatnya Kinerja Pelayanan Perhubungan	IKP 01 Indeks Kepuasan Masyarakat Terhadap Pelayanan Transportasi Darat	Nilai	88,500
		IKP 06 On Time Performance (OTP) Transportasi SDP	%	83,400
		IKP 07 On Time Performance (OTP) Transportasi Perkotaan	%	70,000
3	SP 03 Meningkatnya Keselamatan Transportasi	IKP 01 Rasio Kejadian Kecelakaan Transportasi Jalan per 10.000 Keberangkatan	Rasio	0,011
		IKP 02 Rasio Kejadian Kecelakaan Transportasi Penyeberangan per 10.000 Pelayaran	Rasio	0,083
4	SP 01 Meningkatnya Kualitas Tata Kelola Kebijakan, Regulasi dan Hukum	IKP 01 Rasio jumlah Peraturan Menteri Perhubungan yang mendapat class action oleh masyarakat dibandingkan dengan Peraturan Menteri Perhubungan yang dikeluarkan/ditetapkan	%	0,000
5	SP 02 Meningkatnya Kualitas Tata Kelola Pemerintah yang Baik	IKP 01 Indeks RB Kementerian Perhubungan	Nilai	80,500

Jakarta, 01 Desember 2023

DIREKTUR JENDERAL PERHUBUNGAN DARAT

DRS. HENDRO SUGIATNO, M.M

Lampiran 2 Perjanjian Kinerja Tahun 2024

Dapat di akses pada link dibawah ini:

<https://s.id/pkdjpd24>



PERJANJIAN KINERJA TAHUN 2024 DIREKTORAT JENDERAL PERHUBUNGAN DARAT

Dalam rangka mewujudkan manajemen pemerintahan yang efektif, transparan dan akuntabel serta berorientasi pada hasil, yang bertanda tangan di bawah ini :

Nama : Drs. Hendro Sugiatno, M.M.
Jabatan : Direktur Jenderal Perhubungan Darat

Selanjutnya disebut pihak pertama

Nama : Budi Karya Sumadi
Jabatan : Menteri Perhubungan Republik Indonesia

Selaku atasan pihak pertama, selanjutnya disebut pihak kedua

Pihak pertama berjanji akan mewujudkan target kinerja yang seharusnya sesuai lampiran perjanjian ini, dalam rangka mencapai target kinerja jangka menengah seperti yang telah ditetapkan dalam dokumen perencanaan. Keberhasilan dan kegagalan pencapaian target kinerja tersebut menjadi tanggung jawab kami.

Pihak kedua akan melakukan supervisi yang diperlukan serta akan melakukan evaluasi terhadap capaian kinerja dari perjanjian ini dan mengambil tindakan yang diperlukan dalam rangka pemberian penghargaan dan sanksi.

Pihak Kedua
Menteri Perhubungan


BUDI KARYA SUMADI

Jakarta, 15 Januari 2024
Pihak Pertama
Direktur Jenderal Perhubungan Darat


Drs. HENDRO SUGIATNO, M.M.

Lampiran 3 Revisi I Perjanjian Kinerja Tahun 2024

Dapat di akses pada link dibawah ini:



REVISI I PERJANJIAN KINERJA TAHUN 2024 DIREKTORAT JENDERAL PERHUBUNGAN DARAT

Dalam rangka mewujudkan manajemen pemerintahan yang efektif, transparan dan akuntabel serta berorientasi pada hasil, yang bertanda tangan di bawah ini :

Nama : Irjen Pol. Risyapudin Nursin, S.I.K.
Jabatan : Direktur Jenderal Perhubungan Darat

Selanjutnya disebut pihak pertama

Nama : Budi Karya Sumadi
Jabatan : Menteri Perhubungan Republik Indonesia

Selaku atasan pihak pertama, selanjutnya disebut pihak kedua

Pihak pertama berjanji akan mewujudkan target kinerja yang seharusnya sesuai lampiran perjanjian ini, dalam rangka mencapai target kinerja jangka menengah seperti yang telah ditetapkan dalam dokumen perencanaan. Keberhasilan dan kegagalan pencapaian target kinerja tersebut menjadi tanggung jawab kami.

Pihak kedua akan melakukan supervisi yang diperlukan serta akan melakukan evaluasi terhadap capaian kinerja dari perjanjian ini dan mengambil tindakan yang diperlukan dalam rangka pemberian penghargaan dan sanksi.

Pihak Kedua Menteri Perhubungan	Jakarta, Juli 2024 Pihak Pertama Direktur Jenderal Perhubungan Darat
---	---

BUDI KARYA SUMADI	Irjen Pol. RISYAPUDIN NURSIN, S.I.K.
-------------------	--------------------------------------

Lampiran 4 Rencana Aksi Tahun 2024

Dapat di akses pada link dibawah ini:

<https://s.id/renaksi24>

RENCANA AKSI TAHUNAN KEMENTERIAN TENAGA KERJA DIREKTORAT JENDERAL PEMBINAAN TENAGA KERJA																				
No	Kategori Program	Indikator Kinerja Program	Tipe	Target	Keterangan	Rencana Pelaksanaan												Alokasi	Pembacaan/Target	Peny
						Rencana 1	Rencana 2	Rencana 3	Rencana 4	Rencana 5	Rencana 6	Rencana 7	Rencana 8	Rencana 9	Rencana 10	Rencana 11	Rencana 12			
1	Pengembangan Kelembagaan Organisasi	Tingkat Kelembagaan Organisasi	Rata-rata	9,500	1. Meningkatkan kapasitas kelembagaan organisasi	1.1. Meningkatkan kapasitas kelembagaan organisasi	1.1.1. Meningkatkan kapasitas kelembagaan organisasi	1.1.2. Meningkatkan kapasitas kelembagaan organisasi	1.1.3. Meningkatkan kapasitas kelembagaan organisasi	1.1.4. Meningkatkan kapasitas kelembagaan organisasi	1.1.5. Meningkatkan kapasitas kelembagaan organisasi	1.1.6. Meningkatkan kapasitas kelembagaan organisasi	1.1.7. Meningkatkan kapasitas kelembagaan organisasi	1.1.8. Meningkatkan kapasitas kelembagaan organisasi	1.1.9. Meningkatkan kapasitas kelembagaan organisasi	1.1.10. Meningkatkan kapasitas kelembagaan organisasi	1.1.11. Meningkatkan kapasitas kelembagaan organisasi	1.1.12. Meningkatkan kapasitas kelembagaan organisasi		
						1.2. Meningkatkan kapasitas kelembagaan organisasi	1.2.1. Meningkatkan kapasitas kelembagaan organisasi	1.2.2. Meningkatkan kapasitas kelembagaan organisasi	1.2.3. Meningkatkan kapasitas kelembagaan organisasi	1.2.4. Meningkatkan kapasitas kelembagaan organisasi	1.2.5. Meningkatkan kapasitas kelembagaan organisasi	1.2.6. Meningkatkan kapasitas kelembagaan organisasi	1.2.7. Meningkatkan kapasitas kelembagaan organisasi	1.2.8. Meningkatkan kapasitas kelembagaan organisasi	1.2.9. Meningkatkan kapasitas kelembagaan organisasi	1.2.10. Meningkatkan kapasitas kelembagaan organisasi	1.2.11. Meningkatkan kapasitas kelembagaan organisasi	1.2.12. Meningkatkan kapasitas kelembagaan organisasi		
						1.3. Meningkatkan kapasitas kelembagaan organisasi	1.3.1. Meningkatkan kapasitas kelembagaan organisasi	1.3.2. Meningkatkan kapasitas kelembagaan organisasi	1.3.3. Meningkatkan kapasitas kelembagaan organisasi	1.3.4. Meningkatkan kapasitas kelembagaan organisasi	1.3.5. Meningkatkan kapasitas kelembagaan organisasi	1.3.6. Meningkatkan kapasitas kelembagaan organisasi	1.3.7. Meningkatkan kapasitas kelembagaan organisasi	1.3.8. Meningkatkan kapasitas kelembagaan organisasi	1.3.9. Meningkatkan kapasitas kelembagaan organisasi	1.3.10. Meningkatkan kapasitas kelembagaan organisasi	1.3.11. Meningkatkan kapasitas kelembagaan organisasi	1.3.12. Meningkatkan kapasitas kelembagaan organisasi		
						1.4. Meningkatkan kapasitas kelembagaan organisasi	1.4.1. Meningkatkan kapasitas kelembagaan organisasi	1.4.2. Meningkatkan kapasitas kelembagaan organisasi	1.4.3. Meningkatkan kapasitas kelembagaan organisasi	1.4.4. Meningkatkan kapasitas kelembagaan organisasi	1.4.5. Meningkatkan kapasitas kelembagaan organisasi	1.4.6. Meningkatkan kapasitas kelembagaan organisasi	1.4.7. Meningkatkan kapasitas kelembagaan organisasi	1.4.8. Meningkatkan kapasitas kelembagaan organisasi	1.4.9. Meningkatkan kapasitas kelembagaan organisasi	1.4.10. Meningkatkan kapasitas kelembagaan organisasi	1.4.11. Meningkatkan kapasitas kelembagaan organisasi	1.4.12. Meningkatkan kapasitas kelembagaan organisasi		
						1.5. Meningkatkan kapasitas kelembagaan organisasi	1.5.1. Meningkatkan kapasitas kelembagaan organisasi	1.5.2. Meningkatkan kapasitas kelembagaan organisasi	1.5.3. Meningkatkan kapasitas kelembagaan organisasi	1.5.4. Meningkatkan kapasitas kelembagaan organisasi	1.5.5. Meningkatkan kapasitas kelembagaan organisasi	1.5.6. Meningkatkan kapasitas kelembagaan organisasi	1.5.7. Meningkatkan kapasitas kelembagaan organisasi	1.5.8. Meningkatkan kapasitas kelembagaan organisasi	1.5.9. Meningkatkan kapasitas kelembagaan organisasi	1.5.10. Meningkatkan kapasitas kelembagaan organisasi	1.5.11. Meningkatkan kapasitas kelembagaan organisasi	1.5.12. Meningkatkan kapasitas kelembagaan organisasi		
						1.6. Meningkatkan kapasitas kelembagaan organisasi	1.6.1. Meningkatkan kapasitas kelembagaan organisasi	1.6.2. Meningkatkan kapasitas kelembagaan organisasi	1.6.3. Meningkatkan kapasitas kelembagaan organisasi	1.6.4. Meningkatkan kapasitas kelembagaan organisasi	1.6.5. Meningkatkan kapasitas kelembagaan organisasi	1.6.6. Meningkatkan kapasitas kelembagaan organisasi	1.6.7. Meningkatkan kapasitas kelembagaan organisasi	1.6.8. Meningkatkan kapasitas kelembagaan organisasi	1.6.9. Meningkatkan kapasitas kelembagaan organisasi	1.6.10. Meningkatkan kapasitas kelembagaan organisasi	1.6.11. Meningkatkan kapasitas kelembagaan organisasi	1.6.12. Meningkatkan kapasitas kelembagaan organisasi		
						1.7. Meningkatkan kapasitas kelembagaan organisasi	1.7.1. Meningkatkan kapasitas kelembagaan organisasi	1.7.2. Meningkatkan kapasitas kelembagaan organisasi	1.7.3. Meningkatkan kapasitas kelembagaan organisasi	1.7.4. Meningkatkan kapasitas kelembagaan organisasi	1.7.5. Meningkatkan kapasitas kelembagaan organisasi	1.7.6. Meningkatkan kapasitas kelembagaan organisasi	1.7.7. Meningkatkan kapasitas kelembagaan organisasi	1.7.8. Meningkatkan kapasitas kelembagaan organisasi	1.7.9. Meningkatkan kapasitas kelembagaan organisasi	1.7.10. Meningkatkan kapasitas kelembagaan organisasi	1.7.11. Meningkatkan kapasitas kelembagaan organisasi	1.7.12. Meningkatkan kapasitas kelembagaan organisasi		
						1.8. Meningkatkan kapasitas kelembagaan organisasi	1.8.1. Meningkatkan kapasitas kelembagaan organisasi	1.8.2. Meningkatkan kapasitas kelembagaan organisasi	1.8.3. Meningkatkan kapasitas kelembagaan organisasi	1.8.4. Meningkatkan kapasitas kelembagaan organisasi	1.8.5. Meningkatkan kapasitas kelembagaan organisasi	1.8.6. Meningkatkan kapasitas kelembagaan organisasi	1.8.7. Meningkatkan kapasitas kelembagaan organisasi	1.8.8. Meningkatkan kapasitas kelembagaan organisasi	1.8.9. Meningkatkan kapasitas kelembagaan organisasi	1.8.10. Meningkatkan kapasitas kelembagaan organisasi	1.8.11. Meningkatkan kapasitas kelembagaan organisasi	1.8.12. Meningkatkan kapasitas kelembagaan organisasi		
						1.9. Meningkatkan kapasitas kelembagaan organisasi	1.9.1. Meningkatkan kapasitas kelembagaan organisasi	1.9.2. Meningkatkan kapasitas kelembagaan organisasi	1.9.3. Meningkatkan kapasitas kelembagaan organisasi	1.9.4. Meningkatkan kapasitas kelembagaan organisasi	1.9.5. Meningkatkan kapasitas kelembagaan organisasi	1.9.6. Meningkatkan kapasitas kelembagaan organisasi	1.9.7. Meningkatkan kapasitas kelembagaan organisasi	1.9.8. Meningkatkan kapasitas kelembagaan organisasi	1.9.9. Meningkatkan kapasitas kelembagaan organisasi	1.9.10. Meningkatkan kapasitas kelembagaan organisasi	1.9.11. Meningkatkan kapasitas kelembagaan organisasi	1.9.12. Meningkatkan kapasitas kelembagaan organisasi		
						1.10. Meningkatkan kapasitas kelembagaan organisasi	1.10.1. Meningkatkan kapasitas kelembagaan organisasi	1.10.2. Meningkatkan kapasitas kelembagaan organisasi	1.10.3. Meningkatkan kapasitas kelembagaan organisasi	1.10.4. Meningkatkan kapasitas kelembagaan organisasi	1.10.5. Meningkatkan kapasitas kelembagaan organisasi	1.10.6. Meningkatkan kapasitas kelembagaan organisasi	1.10.7. Meningkatkan kapasitas kelembagaan organisasi	1.10.8. Meningkatkan kapasitas kelembagaan organisasi	1.10.9. Meningkatkan kapasitas kelembagaan organisasi	1.10.10. Meningkatkan kapasitas kelembagaan organisasi	1.10.11. Meningkatkan kapasitas kelembagaan organisasi	1.10.12. Meningkatkan kapasitas kelembagaan organisasi		
2	Pengembangan Kelembagaan Organisasi	Tingkat Kelembagaan Organisasi	Rata-rata	9,500	2. Meningkatkan kapasitas kelembagaan organisasi	2.1. Meningkatkan kapasitas kelembagaan organisasi	2.1.1. Meningkatkan kapasitas kelembagaan organisasi	2.1.2. Meningkatkan kapasitas kelembagaan organisasi	2.1.3. Meningkatkan kapasitas kelembagaan organisasi	2.1.4. Meningkatkan kapasitas kelembagaan organisasi	2.1.5. Meningkatkan kapasitas kelembagaan organisasi	2.1.6. Meningkatkan kapasitas kelembagaan organisasi	2.1.7. Meningkatkan kapasitas kelembagaan organisasi	2.1.8. Meningkatkan kapasitas kelembagaan organisasi	2.1.9. Meningkatkan kapasitas kelembagaan organisasi	2.1.10. Meningkatkan kapasitas kelembagaan organisasi	2.1.11. Meningkatkan kapasitas kelembagaan organisasi	2.1.12. Meningkatkan kapasitas kelembagaan organisasi		
						2.2. Meningkatkan kapasitas kelembagaan organisasi	2.2.1. Meningkatkan kapasitas kelembagaan organisasi	2.2.2. Meningkatkan kapasitas kelembagaan organisasi	2.2.3. Meningkatkan kapasitas kelembagaan organisasi	2.2.4. Meningkatkan kapasitas kelembagaan organisasi	2.2.5. Meningkatkan kapasitas kelembagaan organisasi	2.2.6. Meningkatkan kapasitas kelembagaan organisasi	2.2.7. Meningkatkan kapasitas kelembagaan organisasi	2.2.8. Meningkatkan kapasitas kelembagaan organisasi	2.2.9. Meningkatkan kapasitas kelembagaan organisasi	2.2.10. Meningkatkan kapasitas kelembagaan organisasi	2.2.11. Meningkatkan kapasitas kelembagaan organisasi	2.2.12. Meningkatkan kapasitas kelembagaan organisasi		
						2.3. Meningkatkan kapasitas kelembagaan organisasi	2.3.1. Meningkatkan kapasitas kelembagaan organisasi	2.3.2. Meningkatkan kapasitas kelembagaan organisasi	2.3.3. Meningkatkan kapasitas kelembagaan organisasi	2.3.4. Meningkatkan kapasitas kelembagaan organisasi	2.3.5. Meningkatkan kapasitas kelembagaan organisasi	2.3.6. Meningkatkan kapasitas kelembagaan organisasi	2.3.7. Meningkatkan kapasitas kelembagaan organisasi	2.3.8. Meningkatkan kapasitas kelembagaan organisasi	2.3.9. Meningkatkan kapasitas kelembagaan organisasi	2.3.10. Meningkatkan kapasitas kelembagaan organisasi	2.3.11. Meningkatkan kapasitas kelembagaan organisasi	2.3.12. Meningkatkan kapasitas kelembagaan organisasi		
						2.4. Meningkatkan kapasitas kelembagaan organisasi	2.4.1. Meningkatkan kapasitas kelembagaan organisasi	2.4.2. Meningkatkan kapasitas kelembagaan organisasi	2.4.3. Meningkatkan kapasitas kelembagaan organisasi	2.4.4. Meningkatkan kapasitas kelembagaan organisasi	2.4.5. Meningkatkan kapasitas kelembagaan organisasi	2.4.6. Meningkatkan kapasitas kelembagaan organisasi	2.4.7. Meningkatkan kapasitas kelembagaan organisasi	2.4.8. Meningkatkan kapasitas kelembagaan organisasi	2.4.9. Meningkatkan kapasitas kelembagaan organisasi	2.4.10. Meningkatkan kapasitas kelembagaan organisasi	2.4.11. Meningkatkan kapasitas kelembagaan organisasi	2.4.12. Meningkatkan kapasitas kelembagaan organisasi		
						2.5. Meningkatkan kapasitas kelembagaan organisasi	2.5.1. Meningkatkan kapasitas kelembagaan organisasi	2.5.2. Meningkatkan kapasitas kelembagaan organisasi	2.5.3. Meningkatkan kapasitas kelembagaan organisasi	2.5.4. Meningkatkan kapasitas kelembagaan organisasi	2.5.5. Meningkatkan kapasitas kelembagaan organisasi	2.5.6. Meningkatkan kapasitas kelembagaan organisasi	2.5.7. Meningkatkan kapasitas kelembagaan organisasi	2.5.8. Meningkatkan kapasitas kelembagaan organisasi	2.5.9. Meningkatkan kapasitas kelembagaan organisasi	2.5.10. Meningkatkan kapasitas kelembagaan organisasi	2.5.11. Meningkatkan kapasitas kelembagaan organisasi	2.5.12. Meningkatkan kapasitas kelembagaan organisasi		
						2.6. Meningkatkan kapasitas kelembagaan organisasi	2.6.1. Meningkatkan kapasitas kelembagaan organisasi	2.6.2. Meningkatkan kapasitas kelembagaan organisasi	2.6.3. Meningkatkan kapasitas kelembagaan organisasi	2.6.4. Meningkatkan kapasitas kelembagaan organisasi	2.6.5. Meningkatkan kapasitas kelembagaan organisasi	2.6.6. Meningkatkan kapasitas kelembagaan organisasi	2.6.7. Meningkatkan kapasitas kelembagaan organisasi	2.6.8. Meningkatkan kapasitas kelembagaan organisasi	2.6.9. Meningkatkan kapasitas kelembagaan organisasi	2.6.10. Meningkatkan kapasitas kelembagaan organisasi	2.6.11. Meningkatkan kapasitas kelembagaan organisasi	2.6.12. Meningkatkan kapasitas kelembagaan organisasi		
						2.7. Meningkatkan kapasitas kelembagaan organisasi	2.7.1. Meningkatkan kapasitas kelembagaan organisasi	2.7.2. Meningkatkan kapasitas kelembagaan organisasi	2.7.3. Meningkatkan kapasitas kelembagaan organisasi	2.7.4. Meningkatkan kapasitas kelembagaan organisasi	2.7.5. Meningkatkan kapasitas kelembagaan organisasi	2.7.6. Meningkatkan kapasitas kelembagaan organisasi	2.7.7. Meningkatkan kapasitas kelembagaan organisasi	2.7.8. Meningkatkan kapasitas kelembagaan organisasi	2.7.9. Meningkatkan kapasitas kelembagaan organisasi	2.7.10. Meningkatkan kapasitas kelembagaan organisasi	2.7.11. Meningkatkan kapasitas kelembagaan organisasi	2.7.12. Meningkatkan kapasitas kelembagaan organisasi		
						2.8. Meningkatkan kapasitas kelembagaan organisasi	2.8.1. Meningkatkan kapasitas kelembagaan organisasi	2.8.2. Meningkatkan kapasitas kelembagaan organisasi	2.8.3. Meningkatkan kapasitas kelembagaan organisasi	2.8.4. Meningkatkan kapasitas kelembagaan organisasi	2.8.5. Meningkatkan kapasitas kelembagaan organisasi	2.8.6. Meningkatkan kapasitas kelembagaan organisasi	2.8.7. Meningkatkan kapasitas kelembagaan organisasi	2.8.8. Meningkatkan kapasitas kelembagaan organisasi	2.8.9. Meningkatkan kapasitas kelembagaan organisasi	2.8.10. Meningkatkan kapasitas kelembagaan organisasi	2.8.11. Meningkatkan kapasitas kelembagaan organisasi	2.8.12. Meningkatkan kapasitas kelembagaan organisasi		
						2.9. Meningkatkan kapasitas kelembagaan organisasi	2.9.1. Meningkatkan kapasitas kelembagaan organisasi	2.9.2. Meningkatkan kapasitas kelembagaan organisasi	2.9.3. Meningkatkan kapasitas kelembagaan organisasi	2.9.4. Meningkatkan kapasitas kelembagaan organisasi	2.9.5. Meningkatkan kapasitas kelembagaan organisasi	2.9.6. Meningkatkan kapasitas kelembagaan organisasi	2.9.7. Meningkatkan kapasitas kelembagaan organisasi	2.9.8. Meningkatkan kapasitas kelembagaan organisasi	2.9.9. Meningkatkan kapasitas kelembagaan organisasi	2.9.10. Meningkatkan kapasitas kelembagaan organisasi	2.9.11. Meningkatkan kapasitas kelembagaan organisasi	2.9.12. Meningkatkan kapasitas kelembagaan organisasi		
						2.10. Meningkatkan kapasitas kelembagaan organisasi	2.10.1. Meningkatkan kapasitas kelembagaan organisasi	2.10.2. Meningkatkan kapasitas kelembagaan organisasi	2.10.3. Meningkatkan kapasitas kelembagaan organisasi	2.10.4. Meningkatkan kapasitas kelembagaan organisasi	2.10.5. Meningkatkan kapasitas kelembagaan organisasi	2.10.6. Meningkatkan kapasitas kelembagaan organisasi	2.10.7. Meningkatkan kapasitas kelembagaan organisasi	2.10.8. Meningkatkan kapasitas kelembagaan organisasi	2.10.9. Meningkatkan kapasitas kelembagaan organisasi	2.10.10. Meningkatkan kapasitas kelembagaan organisasi	2.10.11. Meningkatkan kapasitas kelembagaan organisasi	2.10.12. Meningkatkan kapasitas kelembagaan organisasi		
3	Pengembangan Kelembagaan Organisasi	Tingkat Kelembagaan Organisasi	Rata-rata	9,500	3. Meningkatkan kapasitas kelembagaan organisasi	3.1. Meningkatkan kapasitas kelembagaan organisasi	3.1.1. Meningkatkan kapasitas kelembagaan organisasi	3.1.2. Meningkatkan kapasitas kelembagaan organisasi	3.1.3. Meningkatkan kapasitas kelembagaan organisasi	3.1.4. Meningkatkan kapasitas kelembagaan organisasi	3.1.5. Meningkatkan kapasitas kelembagaan organisasi	3.1.6. Meningkatkan kapasitas kelembagaan organisasi	3.1.7. Meningkatkan kapasitas kelembagaan organisasi	3.1.8. Meningkatkan kapasitas kelembagaan organisasi	3.1.9. Meningkatkan kapasitas kelembagaan organisasi	3.1.10. Meningkatkan kapasitas kelembagaan organisasi	3.1.11. Meningkatkan kapasitas kelembagaan organisasi	3.1.12. Meningkatkan kapasitas kelembagaan organisasi		
						3.2. Meningkatkan kapasitas kelembagaan organisasi	3.2.1. Meningkatkan kapasitas kelembagaan organisasi	3.2.2. Meningkatkan kapasitas kelembagaan organisasi	3.2.3. Meningkatkan kapasitas kelembagaan organisasi	3.2.4. Meningkatkan kapasitas kelembagaan organisasi	3.2.5. Meningkatkan kapasitas kelembagaan organisasi	3.2.6. Meningkatkan kapasitas kelembagaan organisasi	3.2.7. Meningkatkan kapasitas kelembagaan organisasi	3.2.8. Meningkatkan kapasitas kelembagaan organisasi	3.2.9. Meningkatkan kapasitas kelembagaan organisasi	3.2.10. Meningkatkan kapasitas kelembagaan organisasi	3.2.11. Meningkatkan kapasitas kelembagaan organisasi	3.2.12. Meningkatkan kapasitas kelembagaan organisasi		
						3.3. Meningkatkan kapasitas kelembagaan organisasi	3.3.1. Meningkatkan kapasitas kelembagaan organisasi	3.3.2. Meningkatkan kapasitas kelembagaan organisasi	3.3.3. Meningkatkan kapasitas kelembagaan organisasi	3.3.4. Meningkatkan kapasitas kelembagaan organisasi	3.3.5. Meningkatkan kapasitas kelembagaan organisasi	3.3.6. Meningkatkan kapasitas kelembagaan organisasi	3.3.7. Meningkatkan kapasitas kelembagaan organisasi	3.3.8. Meningkatkan kapasitas kelembagaan organisasi	3.3.9. Meningkatkan kapasitas kelembagaan organisasi	3.3.10. Meningkatkan kapasitas kelembagaan organisasi	3.3.11. Meningkatkan kapasitas kelembagaan organisasi	3.3.12. Meningkatkan kapasitas kelembagaan organisasi		
						3.4. Meningkatkan kapasitas kelembagaan organisasi	3.4.1. Meningkatkan kapasitas kelembagaan organisasi	3.4.2. Meningkatkan kapasitas kelembagaan organisasi	3.4.3. Meningkatkan kapasitas kelembagaan organisasi	3.4.4. Meningkatkan kapasitas kelembagaan organisasi	3.4.5. Meningkatkan kapasitas kelembagaan organisasi	3.4.6. Meningkatkan kapasitas kelembagaan organisasi	3.4.7. Meningkatkan kapasitas kelembagaan organisasi	3.4.8. Meningkatkan kapasitas kelembagaan organisasi	3.4.9. Meningkatkan kapasitas kelembagaan organisasi	3.4.10. Meningkatkan kapasitas kelembagaan organisasi	3.4.11. Meningkatkan kapasitas kelembagaan organisasi	3.4.12. Meningkatkan kapasitas kelembagaan organisasi		
						3.5. Meningkatkan kapasitas kelembagaan organisasi	3.5.1. Meningkatkan kapasitas kelembagaan organisasi	3.5.2. Meningkatkan kapasitas kelembagaan organisasi	3.5.3. Meningkatkan kapasitas kelembagaan organisasi	3.5.4. Meningkatkan kapasitas kelembagaan organisasi	3.5.5. Meningkatkan kapasitas kelembagaan organisasi	3.5.6. Meningkatkan kapasitas kelembagaan organisasi	3.5.7. Meningkatkan kapasitas kelembagaan organisasi	3.5.8. Meningkatkan kapasitas kelembagaan organisasi	3.5.9. Meningkatkan kapasitas kelembagaan organisasi	3.5.10. Meningkatkan kapasitas kelembagaan organisasi	3.5.11. Meningkatkan kapasitas kelembagaan organisasi	3.5.12. Meningkatkan kapasitas kelembagaan organisasi		
						3.6. Meningkatkan kapasitas kelembagaan organisasi	3.6.1. Meningkatkan kapasitas kelembagaan organisasi	3.6.2. Meningkatkan kapasitas kelembagaan organisasi	3.6.3. Meningkatkan kapasitas kelembagaan organisasi	3.6.4. Meningkatkan kapasitas kelembagaan organisasi	3.6.5. Meningkatkan kapasitas kelembagaan organisasi	3.6.6. Meningkatkan kapasitas kelembagaan organisasi	3.6.7. Meningkatkan kapasitas kelembagaan organisasi	3.6.8. Meningkatkan kapasitas kelembagaan organisasi	3.6.9. Meningkatkan kapasitas kelembagaan organisasi	3.6.10. Meningkatkan kapasitas kelembagaan organisasi	3.6.11. Meningkatkan kapasitas kelembagaan organisasi	3.6.12. Meningkatkan kapasitas kelembagaan organisasi		
						3.7. Meningkatkan kapasitas kelembagaan organisasi	3.7.1. Meningkatkan kapasitas kelembagaan organisasi	3.7.2. Meningkatkan kapasitas kelembagaan organisasi	3.7.3. Meningkatkan kapasitas kelembagaan organisasi	3.7.4. Meningkatkan kapasitas kelembagaan organisasi	3.7.5. Meningkatkan kapasitas kelembagaan organisasi	3.7.6. Meningkatkan kapasitas kelembagaan organisasi	3.7.7. Meningkatkan kapasitas kelembagaan organisasi	3.7.8. Meningkatkan kapasitas kelembagaan organisasi	3.7.9. Meningkatkan kapasitas kelembagaan organisasi	3.7.10. Meningkatkan kapasitas kelembagaan organisasi	3.7.11. Meningkatkan kapasitas kelembagaan organisasi	3.7.12. Meningkatkan kapasitas kelembagaan organisasi		
						3.8. Meningkatkan kapasitas kelembagaan organisasi	3.8.1. Meningkatkan kapasitas kelembagaan organisasi	3.8.2. Meningkatkan kapasitas kelembagaan organisasi	3.8.3. Meningkatkan kapasitas kelembagaan organisasi	3.8.4. Meningkatkan kapasitas kelembagaan organisasi	3.8.5. Meningkatkan kapasitas kelembagaan organisasi	3.8.6. Meningkatkan kapasitas kelembagaan organisasi	3.8.7. Meningkatkan kapasitas kelembagaan organisasi	3.8.8. Meningkatkan kapasitas kelembagaan organisasi	3.8.9. Meningkatkan kapasitas kelembagaan organisasi	3.8.10. Meningkatkan kapasitas kelembagaan organisasi	3.8.11. Meningkatkan kapasitas kelembagaan organisasi	3.8.12. Meningkatkan kapasitas kelembagaan organisasi		
						3.9. Meningkatkan kapasitas kelembagaan organisasi	3.9.1. Meningkatkan kapasitas kelembagaan organisasi	3.9.2. Meningkatkan kapasitas kelembagaan organisasi	3.9.3. Meningkatkan kapasitas kelembagaan organisasi	3.9.4. Meningkatkan kapasitas kelembagaan organisasi	3.9.5. Meningkatkan kapasitas kelembagaan organisasi	3.9.6. Meningkatkan kapasitas kelembagaan organisasi	3.9.7. Meningkatkan kapasitas kelembagaan organisasi	3.9.8. Meningkatkan kapasitas kelembagaan organisasi	3.9.9. Meningkatkan kapasitas kelembagaan organisasi	3.9.10. Meningkatkan kapasitas kelembagaan organisasi	3.9.11. Meningkatkan kapasitas kelembagaan organisasi	3.9.12. Meningkatkan kapasitas kelembagaan organisasi		
						3.10. Meningkatkan kapasitas kelembagaan organisasi	3.10.1. Meningkatkan kapasitas kelembagaan organisasi	3.10.2. Meningkatkan kapasitas kelembagaan organisasi	3.10.3. Meningkatkan kapasitas kelembagaan organisasi	3.10.4. Meningkatkan kapasitas kelembagaan organisasi	3.10.5. Meningkatkan kapasitas kelembagaan organisasi	3.10.6. Meningkatkan kapasitas kelembagaan organisasi	3.10.7. Meningkatkan kapasitas kelembagaan organisasi	3.10.8. Meningkatkan kapasitas kelembagaan organisasi	3.10.9. Meningkatkan kapasitas kelembagaan organisasi	3.10.10. Meningkatkan kapasitas kelembagaan organisasi	3.10.11. Meningkatkan kapasitas kelembagaan organisasi	3.10.12. Meningkatkan kapasitas kelembagaan organisasi		
4	Pengembangan Kelembagaan Organisasi	Tingkat Kelembagaan Organisasi	Rata-rata	9,500	4. Meningkatkan kapasitas kelembagaan organisasi	4.1. Meningkatkan kapasitas kelembagaan organisasi	4.1.1. Meningkatkan kapasitas kelembagaan organisasi	4.1.2. Meningkatkan kapasitas kelembagaan organisasi	4.1.3. Meningkatkan kapasitas kelembagaan organisasi	4.1.4. Meningkatkan kapasitas kelembagaan organisasi	4.1.5. Meningkatkan kapasitas kelembagaan organisasi	4.1.6. Meningkatkan kapasitas kelembagaan organisasi	4.1.7. Meningkatkan kapasitas kelembagaan organisasi	4.1.8. Meningkatkan kapasitas kelembagaan organisasi	4.1.9. Meningkatkan kapasitas kelembagaan organisasi	4.1.10. Meningkatkan kapasitas kelembagaan organisasi	4.1.11. Meningkatkan kapasitas kelembagaan organisasi	4.1.12. Meningkatkan kapasitas kelembagaan organisasi		
						4.2. Meningkatkan kapasitas kelembagaan organisasi	4.2.1. Meningkatkan kapasitas kelembagaan organisasi	4.2.2. Meningkatkan kapasitas kelembagaan organisasi	4.2.3. Meningkatkan kapasitas kelembagaan organisasi	4.2.4. Meningkatkan kapasitas kelembagaan organisasi	4.2.5. Meningkatkan kapasitas kelembagaan organisasi	4.2.6. Meningkatkan kapasitas kelembagaan organisasi	4.2.7. Meningkatkan kapasitas kelembagaan organisasi	4.2.8. Meningkatkan kapasitas kelembagaan organisasi	4.2.9. Meningkatkan kapasitas kelembagaan organisasi	4.2.10. Meningkatkan kapasitas kelembagaan organisasi	4.2.11. Meningkatkan kapasitas kelembagaan organisasi	4.2.12. Meningkatkan kapasitas kelembagaan organisasi		
						4.3. Meningkatkan kapasitas kelembagaan organisasi	4.3.1. Meningkatkan kapasitas kelembagaan organisasi	4.3.2. Meningkatkan kapasitas kelembagaan organisasi	4.3.3. Meningkatkan kapasitas kelembagaan organisasi	4.3.4. Meningkatkan kapasitas kelembagaan organisasi	4.3.5. Meningkatkan kapasitas kelembagaan organisasi	4.3.6. Meningkatkan kapasitas kelembagaan organisasi	4.3.7. Meningkatkan kapasitas kelembagaan organisasi	4.3.8. Meningkatkan kapasitas kelembagaan organisasi	4.3.9. Meningkatkan kapasitas kelembagaan organisasi	4.3.10. Meningkatkan kapasitas kelembagaan organisasi	4.3.11. Meningkatkan kapasitas kelembagaan organisasi	4.3.12. Meningkatkan kapasitas kelembagaan organisasi		
						4.4. Meningkatkan kapasitas kelembagaan organisasi	4.4.1. Meningkatkan kapasitas kelembagaan organisasi	4.4.2. Meningkatkan kapasitas kelembagaan organisasi	4.4.3. Meningkatkan kapasitas kelembagaan organisasi	4.4.4. Meningkatkan kapasitas kelembagaan organisasi	4.4.5. Meningkatkan kapasitas kelembagaan organisasi	4.4.6. Meningkatkan kapasitas kelembagaan organisasi	4.4.7. Meningkatkan kapasitas kelembagaan organisasi	4.4.8. Meningkatkan kapasitas kelembagaan organisasi	4.4.9. Meningkatkan kapasitas kelembagaan organisasi	4.4.10. Meningkatkan kapasitas kelembagaan organisasi	4.4.11. Meningkatkan kapasitas kelembagaan organisasi	4.4.12. Meningkatkan kapasitas kelembagaan organisasi		
						4.5. Meningkatkan kapasitas kelembagaan organisasi	4.5.1. Meningkatkan kapasitas kelembagaan organisasi	4.5.2. Meningkatkan kapasitas kelembagaan organisasi	4.5.3. Meningkatkan kapasitas kelembagaan organisasi	4.5.4. Meningkatkan kapasitas kelembagaan organisasi	4.5.5. Meningkatkan kapasitas kelembagaan organisasi	4.5.6. Meningkatkan kapasitas kelembagaan organisasi	4.5.7. Meningkatkan kapasitas kelembagaan organisasi	4.5.8. Meningkatkan kapasitas kelembagaan organisasi	4.5.9. Meningkatkan kapasitas kelembagaan organisasi	4.5.10. Meningkatkan kapasitas kelembagaan organisasi	4.5.11. Meningkatkan kapasitas kelembagaan organisasi	4.5.12. Meningkatkan kapasitas kelembagaan organisasi		
						4.6. Meningkatkan kapasitas kelembagaan organisasi	4.6.1. Meningkatkan kapasitas kelembagaan organisasi	4.6.2. Meningkatkan kapasitas kelembagaan organisasi	4.6.3. Meningkatkan kapasitas kelembagaan organisasi	4.6.4. Meningkatkan kapasitas kelembagaan organisasi	4.6.5. Meningkatkan kapasitas kelembagaan organisasi	4.6.6. Meningkatkan kapasitas kelembagaan organisasi	4.6.7. Meningkatkan kapasitas kelembagaan organisasi	4.6.8. Meningkatkan kapasitas kelembagaan organisasi	4.6.9. Meningkatkan kapasitas kelembagaan organisasi	4.6.10. Meningkatkan kapasitas kelembagaan organisasi	4.6.11. Meningkatkan kapasitas kelembagaan organisasi	4.6.12. Meningkatkan kapasitas kelembagaan organisasi		
						4.7. Meningkatkan kapasitas kelembagaan organisasi	4.7.1. Meningkatkan kapasitas kelembagaan organisasi	4.7.2. Meningkatkan kapasitas kelembagaan organisasi	4.7.3. Meningkatkan kapasitas kelembagaan organisasi	4.7.4. Meningkatkan kapasitas kelembagaan organisasi	4.7.5. Meningkatkan kapasitas kelembagaan organisasi	4.7.6. Meningkatkan kapasitas kelembagaan organisasi	4.7.7. Meningkatkan kapasitas kelembagaan organisasi	4.7.8. Meningkatkan kapasitas kelembagaan organisasi	4.7.9. Meningkatkan kapasitas kelembagaan organisasi	4.7.10. Meningkatkan kapasitas kelembagaan organisasi	4.7.11. Meningkatkan kapasitas kelembagaan organisasi	4.7.12. Meningkatkan kapasitas kelembagaan organisasi		
						4.8. Meningkatkan kapasitas kelembagaan organisasi	4.8.1. Meningkatkan kapasitas kelembagaan organisasi	4.8.2. Meningkatkan kapasitas kelembagaan organisasi	4.8.3. Meningkatkan kapasitas kelembagaan organisasi	4.8.4. Meningkatkan kapasitas kelembagaan organisasi	4.8.5. Meningkatkan kapasitas kelembagaan organisasi	4.8.6. Meningkatkan kapasitas kelembagaan organisasi	4.8.7. Meningkatkan kapasitas kelembagaan organisasi	4.8.8. Meningkatkan kapasitas kelembagaan organisasi	4.8.9. Meningkatkan kapasitas kelembagaan organisasi	4.8.10. Meningkatkan kapasitas kelembagaan organisasi	4.8.11. Meningkatkan kapasitas kelembagaan organisasi	4.8.12. Meningkatkan kapasitas kelembagaan organisasi		
						4.9. Meningkatkan kapasitas kelembagaan organisasi	4.9.1. Meningkatkan kapasitas kelembagaan organisasi	4.9.2. Meningkatkan kapasitas kelembagaan organisasi	4.9.3. Meningkatkan kapasitas kelembagaan organisasi	4.9.4. Meningkatkan kapasitas kelembagaan organisasi	4.9.5. Meningkatkan kapasitas kelembagaan organisasi	4.9.6. Meningkatkan kapasitas kelembagaan organisasi	4.9.7. Meningkatkan kapasitas kelembagaan organisasi	4.9.8. Meningkatkan kapasitas kelembagaan organisasi	4.9.9. Meningkatkan kapasitas kelembagaan organisasi	4.9.10. Meningkatkan kapasitas kelembagaan organisasi	4.9.11. Meningkatkan kapasitas kelembagaan organisasi	4.9.12. Meningkatkan kapasitas kelembagaan organisasi		
						4.10. Meningkatkan kapasitas kelembagaan organisasi	4.10.1. Meningkatkan kapasitas kelembagaan organisasi	4.10.2. Meningkatkan kapasitas kelembagaan organisasi	4.10.3. Meningkatkan kapasitas kelembagaan organisasi	4.10.4. Meningkatkan kapasitas kelembagaan organisasi	4.10.5. Meningkatkan kapasitas kelembagaan organisasi	4.10.6. Meningkatkan kapasitas kelembagaan organisasi	4.10.7. Meningkatkan kapasitas kelembagaan organisasi	4.10.8. Meningkatkan kapasitas kelembagaan organisasi	4.10.9. Meningkatkan kapasitas kelembagaan organisasi	4.10.10. Meningkatkan kapasitas kelembagaan organisasi	4.10.11. Meningkatkan kapasitas kelembagaan organisasi	4.10.12. Meningkatkan kapasitas kelembagaan organisasi		


 Direktur Jenderal Pembinaan Tenaga Kerja

<https://s.id/Monrek24>

186

Lampiran 6 Monitoring Rencana Aksi Triwulan II Tahun 2024

Dapat di akses pada link dibawah ini

s.id/MonrekTWII24

[illegible]

Lampiran 7 Proyek Prioritas Strategis (Major Project) RPJMN 2020-2024

Dapat di akses pada link dibawah ini:

s.id/RPJMN20-24



Lampiran 8 Surat Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Darat Nomor KP-DRJD 8410 Tahun 2023 tanggal 11 Desember 2023 Tentang Penetapan Trayek dan Jumlah Kebutuhan Kendaraan Pada Pelayanan Angkutan AntarKota Antar Provinsi di Seluruh Indonesia

Dapat di akses pada link dibawah ini :

<https://s.id/DRJD8410>



**KEPUTUSAN DIREKTUR JENDERAL PERHUBUNGAN DARAT
NOMOR KP-DRJD 8410 TAHUN 2023**

TENTANG

**PENETAPAN TRAYEK DAN JUMLAH KEBUTUHAN KENDARAAN
PADA PELAYANAN ANGKUTAN ANTARKOTA ANTARPROVINSI
DI SELURUH INDONESIA**

DENGAN RAHMAT TUHAN YANG MAHA ESA

DIREKTUR JENDERAL PERHUBUNGAN DARAT,

- Menimbang** : a. bahwa dalam rangka pemenuhan kebutuhan pergerakan masyarakat antarkota antarprovinsi, maka perlu ditetapkan trayek dan jumlah kebutuhan kendaraan pada pelayanan Angkutan Antarkota Antarprovinsi di seluruh Indonesia;
- b. bahwa berdasarkan hasil monitoring dan evaluasi terhadap trayek Angkutan Antarkota Antarprovinsi di seluruh Indonesia, perlu mengganti Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Darat Nomor: SK.6298/AJ.205/DRJD/2014 tentang Jaringan Trayek dan Kebutuhan Kendaraan Pada Trayek Angkutan Antarkota Antarprovinsi (AKAP) di Seluruh Indonesia;
- c. bahwa berdasarkan pertimbangan sebagaimana dimaksud dalam huruf a dan huruf b, perlu menetapkan Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Darat tentang Penetapan Trayek dan Jumlah Kebutuhan Kendaraan Pada Pelayanan Angkutan Antarkota Antarprovinsi di Seluruh Indonesia;
- Mengingat** : 1. Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2009 Nomor 96, Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 5025) sebagaimana telah diubah dengan Undang-Undang Nomor 6 Tahun 2023 tentang Penetapan Peraturan Pemerintah Pengganti Undang-Undang Nomor 2 Tahun 2022 tentang Cipta Kerja Menjadi Undang-Undang (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2023 Nomor 41, Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 6856);

Lampiran 9 Surat Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Darat Nomor KP-DRJD 7869 Tahun 2022 tentang Penetapan Jaringan Trayek dan Kebutuhan Kendaraan pada Trayek Angkutan ALBN Indonesia – Timor Leste

Dapat di akses pada link dibawah ini:

s.id/TrayekALBN



KEPUTUSAN DIREKTUR JENDERAL PERHUBUNGAN DARAT

NOMOR KP-DRJD 7869 TAHUN 2022

TENTANG

**PENETAPAN JARINGAN TRAYEK DAN KEBUTUHAN KENDARAAN
PADA TRAYEK ANGKUTAN ANTAR LINTAS BATAS NEGARA INDONESIA – TIMOR-LESTE**

DENGAN RAHMAT TUHAN YANG MAHA ESA

DIREKTUR JENDERAL PERHUBUNGAN DARAT,

- Menimbang** : a. bahwa berdasarkan Pasal 15 ayat (1) Peraturan Pemerintah Nomor 74 Tahun 2014 tentang Angkutan Jalan diatur bahwa Pemerintah wajib menjamin tersedianya Angkutan umum untuk jasa Angkutan orang dan/atau barang antarkota antarprovinsi serta lintas batas negara;
- b. bahwa berdasarkan pertimbangan sebagaimana dimaksud pada huruf a, perlu menetapkan Keputusan Direktur Jenderal tentang Penetapan Jaringan Trayek dan Kebutuhan Kendaraan pada Trayek Angkutan Antar Lintas Batas Negara Indonesia – Timor-Leste.
- Mengingat** : 1. Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2009 Nomor 96, Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 5025);
2. Peraturan Pemerintah Nomor 79 tahun 2013 tentang Jaringan Lalu Lintas Dan Angkutan Jalan (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2013 nomor 193 Tambahan lembaran negara republik indonesia nomor 5468);
3. Peraturan pemerintah nomor 74 tahun 2014 tentang Angkutan Jalan (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2014 nomor 260 Tambahan lembaran negara republik

Lampiran 10 Surat Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Darat Nomor KP-DRJD 8317 Tahun 2023 tanggal 27 Oktober 2023 tentang Penetapan Jaringan Trayek Angkutan Jalan Perintis Tahun 2024

Dapat di akses pada link dibawah ini:

<https://s.id/DRJD8317>



**KEMENTERIAN PERHUBUNGAN
DIREKTORAT JENDERAL PERHUBUNGAN DARAT**

GEDUNG KARYA
JL. MERDEKA BARAT NO. 8
JAKARTA 10110

TELP. (021) 3506138,
3506129, 3506145,
3506143, 3882220

FAX : (021) 3506138, 3506129,
3506145, 3506143, 3882220
email : djperhubdat@dephub.go.id
Home Page : <http://hubdat.dephub.go.id>

**KEPUTUSAN DIREKTUR JENDERAL PERHUBUNGAN DARAT
NOMOR KP-DRJD 8317 TAHUN 2023
TENTANG
PENETAPAN JARINGAN TRAYEK ANGKUTAN JALAN PERINTIS TAHUN 2024**

DENGAN RAHMAT TUHAN YANG MAHA ESA

DIREKTUR JENDERAL PERHUBUNGAN DARAT,

- Menimbang : a. bahwa berdasarkan ketentuan Pasal 15 Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 73 Tahun 2019 tentang Penyelenggaraan Subaidi Perintis Angkutan Jalan, telah diatur bahwa penyelenggaraan Angkutan Jalan Perintis dilaksanakan berdasarkan jaringan trayek angkutan orang yang ditetapkan oleh Direktur Jenderal;
- b. bahwa berdasarkan hasil evaluasi trayek angkutan jalan perintis, Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Darat Nomor KP-DRJD 3695 Tahun 2023 tentang Jaringan Trayek Angkutan Jalan Perintis Tahun 2023, perlu diganti dan dilakukan penyesuaian;
- c. bahwa berdasarkan pertimbangan sebagaimana dimaksud dalam huruf a dan huruf b, perlu menetapkan Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Darat tentang Jaringan Trayek Angkutan Jalan Perintis Tahun 2024;
- Mengingat : 1. Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2009 Nomor 96, Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 5025) sebagaimana telah diubah dengan Undang-Undang Nomor 6 Tahun 2023 tentang Penetapan Peraturan Pemerintah Pengganti Undang-Undang Nomor 2 Tahun 2022 tentang Cipta Kerja Menjadi Undang-Undang (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2023 Nomor 41, Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 6856);

Lampiran 11 Surat Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Darat Nomor KP-DRJD 2654 TAHUN 2021 pada tanggal tanggal 27 Agustus 2021

Dapat di akses pada link dibawah ini:

s.id/PerubahanTrayek



**KEMENTERIAN PERHUBUNGAN
DIREKTORAT JENDERAL PERHUBUNGAN DARAT**

GEDUNG KARYA
JL. MERDEKA BARAT NO. 8
JAKARTA 10110

TELP. (021) 3508138,
3506126, 3506145,
3506143, 3992223

FAX : (021) 3507232, 3506128,
3506145, 3506143, 3882179
email : ditperhubdat@depup.go.id
Home Page : <http://hubdat.depup.go.id>

KEPUTUSAN DIREKTUR JENDERAL PERHUBUNGAN DARAT

NOMOR : KP-DRJD 2654 TAHUN 2021

TENTANG

**PERUBAHAN ATAS KEPUTUSAN DIREKTUR JENDERAL PERHUBUNGAN DARAT
NOMOR : KP.186/AJ.501/DRJD/2021 TENTANG PENETAPAN JARINGAN
TRAYEK ANGKUTAN JALAN PADA KAWASAN STRATEGIS PARIWISATA NASIONAL
TAHUN 2021**

DENGAN RAHMAT TUHAN YANG MAHA ESA

DIREKTUR JENDERAL PERHUBUNGAN DARAT,

- Menimbang** : a. bahwa berdasarkan hasil evaluasi trayek angkutan jalan pada kawasan strategis pariwisata nasional tahun 2021, perlu dilakukan perubahan dan penyempurnaan terhadap jaringan trayek angkutan jalan yang telah ditetapkan;
- b. bahwa berdasarkan pertimbangan sebagaimana dimaksud pada huruf a perlu menetapkan Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Darat tentang Perubahan Atas Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Darat Nomor: KP.186/AJ.501/DRJD/2021 tentang Penetapan Jaringan Trayek Angkutan Jalan Pada Kawasan Strategis Pariwisata Nasional Tahun 2021;
- Mengingat** : 1. Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2009 Nomor 96, Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 5025);

Lampiran 12 SK Dirjen Hubdat Nomor: KP-DRJD 4090 TAHUN 2021 pada tanggal 24 Desember 2021 tentang Penetapan Jaringan Trayek Pada Kawasan Strategis Pariwisata Nasional (KSPN) Tahun 2022

Dapat di akses pada link dibawah ini:

s.id/Trayek_KSPN



KEPUTUSAN DIREKTUR JENDERAL PERHUBUNGAN DARAT

NOMOR : KP-DRJD 4090 TAHUN 2021

TENTANG

PENETAPAN JARINGAN TRAYEK ANGKUTAN JALAN
PADA KAWASAN STRATEGIS PARIWISATA NASIONAL TAHUN 2022

DENGAN RAHMAT TUHAN YANG MAHA ESA

DIREKTUR JENDERAL PERHUBUNGAN DARAT,

- Menimbang : a. bahwa berdasarkan hasil evaluasi trayek angkutan jalan pada kawasan strategis pariwisata nasional tahun 2022, perlu dilakukan perubahan dan penyempurnaan terhadap jaringan trayek angkutan jalan yang telah ditetapkan;
- b. bahwa sesuai dengan Pasal 138 ayat (2) Undang Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, Pemerintah bertanggung jawab atas penyelenggaraan angkutan umum yang selamat, aman, nyaman dan terjangkau;
- c. bahwa berdasarkan pertimbangan sebagaimana dimaksud pada huruf a dan huruf b, perlu menetapkan Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Darat tentang Penetapan Jaringan Trayek Angkutan Jalan Pada Kawasan Strategis Pariwisata Nasional Tahun 2022;
- Mengingat : 1. Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2009 Nomor 96, Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 5025);

Lampiran 13 Surat Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Darat Nomor KP-DRJD 9842 Tahun 2022 tentang Jaringan trayek KSPN 2023

Dapat di akses pada link dibawah ini:

s.id/Trayek_KSPN2023



**KEPUTUSAN DIREKTUR JENDERAL PERHUBUNGAN DARAT
NOMOR KP-DRJD 9842 TAHUN 2022
TENTANG
JARINGAN TRAYEK ANGKUTAN JALAN
PADA KAWASAN STRATEGIS PARIWISATA NASIONAL
TAHUN 2023**

DENGAN RAHMAT TUHAN YANG MAHA ESA

DIREKTUR JENDERAL PERHUBUNGAN DARAT,

- Menimbang : a. bahwa berdasarkan hasil evaluasi trayek angkutan jalan pada kawasan strategis pariwisata nasional, perlu dilakukan pengembangan dan penyempurnaan dalam penetapan jaringan trayek angkutan jalan pada Kawasan Strategis Pariwisata Nasional;
- b. bahwa berdasarkan Pasal 138 ayat (2) Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, Pemerintah bertanggung jawab atas penyelenggaraan angkutan umum yang selamat, aman, nyaman dan terjangkau;
- c. bahwa berdasarkan pertimbangan sebagaimana dimaksud pada huruf a dan huruf b, perlu menetapkan Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Darat tentang Jaringan Trayek Angkutan Jalan Pada Kawasan Strategis Pariwisata Nasional Tahun 2023;
- Mengingat : 1. Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2009 Nomor 96, Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 5025);
2. Peraturan Pemerintah Republik Indonesia Nomor 50 Tahun 2011 Tentang Rencana Induk Pembangunan Kepariwisata Nasional Tahun 2010 - 2025 (Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 5262)
3. Peraturan Pemerintah Nomor 74 Tahun 2014 tentang Angkutan Jalan (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2014 Nomor 260, Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 5594);
4. Peraturan Presiden Nomor 23 Tahun 2022 tentang Kementerian Perhubungan (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2022 Nomor 33);

Lampiran 14 SK Dirjen Hubdat Nomor: KP-DRJD 7332 Tahun 2023 tentang Jaringan Trayek Angkutan Jalan Pada Kawasan Strategis Pariwisata Nasional Tahun 2024

Dapat di akses pada link dibawah ini:

<https://s.id/DRJD7332>



**KEPUTUSAN DIREKTUR JENDERAL PERHUBUNGAN DARAT
NOMOR KP-DRJD 7332 TAHUN 2023
TENTANG
JARINGAN TRAYEK ANGKUTAN JALAN
PADA KAWASAN STRATEGIS PARIWISATA NASIONAL
TAHUN 2024**

DENGAN RAHMAT TUHAN YANG MAHA ESA

DIREKTUR JENDERAL PERHUBUNGAN DARAT,

- Menimbang** : a. bahwa berdasarkan hasil evaluasi trayek angkutan jalan pada kawasan strategis pariwisata nasional serta untuk melaksanakan ketentuan Pasal 138 ayat (2) Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, dalam menyelenggarakan angkutan umum yang selamat, aman, nyaman dan terjangkau, perlu dilakukan pengembangan dan penyempurnaan dalajaringan trayek angkutan jalan pada kawasan strategis pariwisata nasional;
- b. bahwa berdasarkan ketentuan Pasal 4 Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 83 Tahun 2021 tentang Penyelenggaraan Angkutan Penumpang Umum Pada Kawasan Strategis Nasional diatur bahwa dalam menetapkan layanan Angkutan Orang dengan Kendaraan Bermotor Umum Dalam Trayek untuk wilayah di luar wilayah Jakarta, Bogor, Depok, Tangerang, dan Bekasi didelegasikan oleh Menteri kepada Direktur Jenderal Perhubungan Darat;
- c. bahwa berdasarkan pertimbangan sebagaimana dimaksud dalam huruf a dan huruf b, perlu menetapkan Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Darat tentang Jaringan Trayek Angkutan Jalan Pada Kawasan Strategis Pariwisata Nasional Tahun 2024;
- Mengingat** : 1. Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2009 Nomor 96, Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 5025) sebagaimana telah diubah dengan Undang-Undang Nomor 6 Tahun 2023 tentang Perubahan Kedua atas Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan;

Lampiran 15 Keputusan Menteri Perhubungan Nomor KM 109 Tahun 2019 tentang Penetapan Lokasi Terminal Penumpang Tipe A di Seluruh Wilayah Indonesia

Dapat di akses pada link dibawah ini:

<https://s.id/KM109>



MENTERI PERHUBUNGAN
REPUBLIK INDONESIA

KEPUTUSAN MENTERI PERHUBUNGAN REPUBLIK INDONESIA
NOMOR KM 109 TAHUN 2019
TENTANG
PENETAPAN LOKASI TERMINAL PENUMPANG TIPE A
DI SELURUH WILAYAH INDONESIA

DENGAN RAHMAT TUHAN YANG MAHA ESA

MENTERI PERHUBUNGAN REPUBLIK INDONESIA,

- Menimbang : a. bahwa penetapan lokasi terminal penumpang tipe A di seluruh wilayah Indonesia telah ditetapkan dengan Keputusan Menteri Perhubungan Nomor KP 853 Tahun 2017 tentang Penetapan Lokasi Terminal Penumpang Tipe A Seluruh Wilayah Indonesia;
- b. bahwa untuk menindaklanjuti perkembangan proses penyerahan Terminal Penumpang Tipe A dengan pemindahan personel, pendanaan, sarana dan prasarana, dokumen dari pemerintah daerah kepada pemerintah pusat, perlu dilakukan penyempurnaan terhadap Lampiran Keputusan Menteri Perhubungan Nomor KP 853 Tahun 2017 tentang Penetapan Lokasi Terminal Penumpang Tipe A Seluruh Wilayah Indonesia;

Lampiran 16 KM 100 Tahun 2023 tentang Perubahan Kedua atas Keputusan Menteri Perhubungan Nomor KM 109 Tahun 2019 tentang Penetapan Lokasi Terminal Penumpang Tipe A di Seluruh Wilayah Indonesia

Dapat di akses pada link dibawah ini:

<https://s.id/KM100>



MENTERI PERHUBUNGAN
REPUBLIK INDONESIA

KEPUTUSAN MENTERI PERHUBUNGAN REPUBLIK INDONESIA
NOMOR KM 100 TAHUN 2023
TENTANG
PERUBAHAN KEDUA ATAS KEPUTUSAN MENTERI PERHUBUNGAN
NOMOR KM 109 TAHUN 2019 TENTANG PENETAPAN LOKASI TERMINAL
PENUMPANG TIPE A DI SELURUH WILAYAH INDONESIA

DENGAN RAHMAT TUHAN YANG MAHA ESA

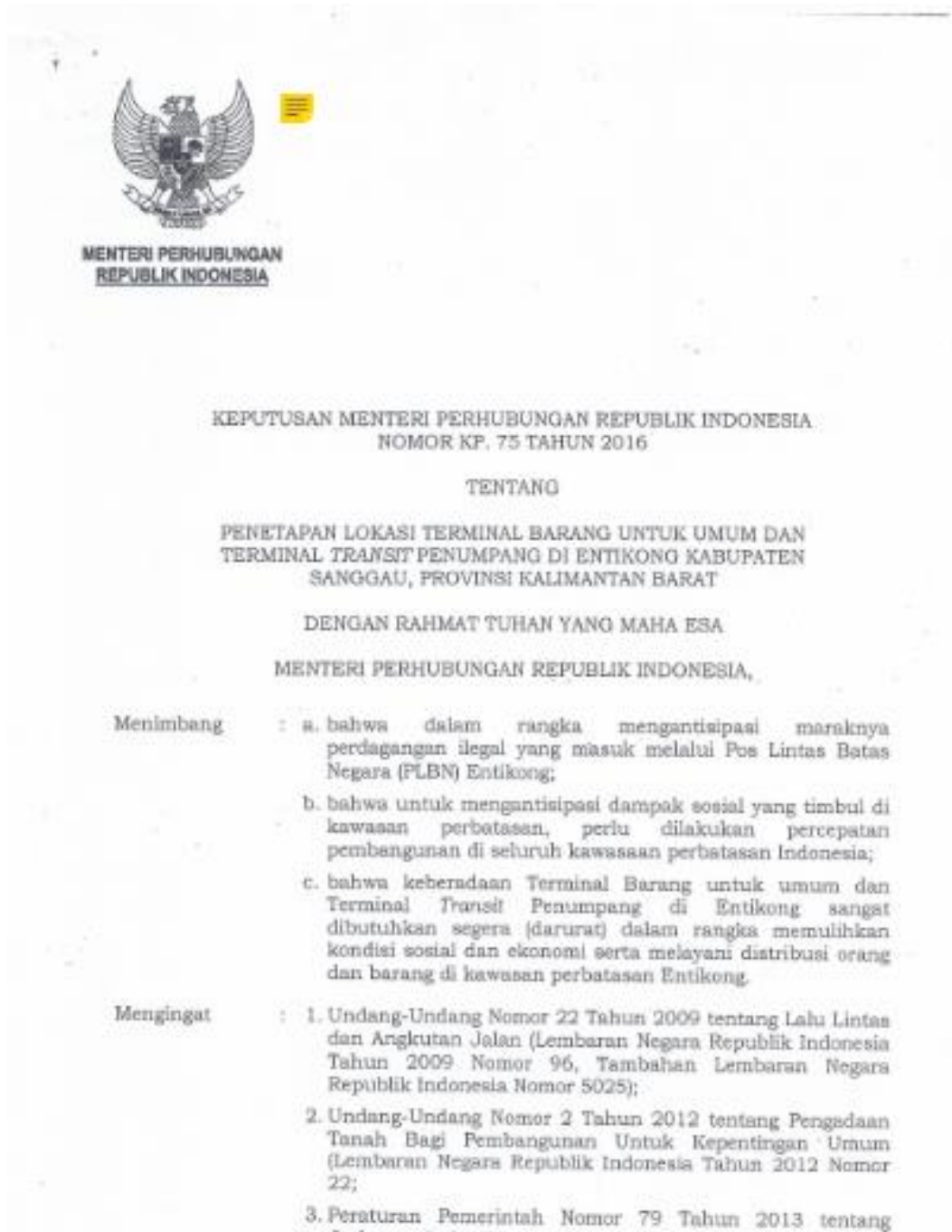
MENTERI PERHUBUNGAN REPUBLIK INDONESIA,

- Menimbang : a. bahwa berdasarkan ketentuan Pasal 66 Peraturan Pemerintah Nomor 79 Tahun 2013 tentang Jaringan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan sebagaimana telah diubah dengan Peraturan Pemerintah Nomor 30 Tahun 2021 tentang Penyelenggaraan Bidang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, lokasi terminal penumpang tipe A ditetapkan oleh Menteri;
- b. bahwa berdasarkan hasil evaluasi Direktorat Jenderal Perhubungan Darat, penambahan lokasi Terminal Penumpang Tipe A Malalayang di Provinsi Sulawesi Utara telah memenuhi persyaratan, sehingga perlu dilakukan penyempurnaan terhadap Keputusan Menteri Perhubungan Nomor KM 109 Tahun 2019 tentang Penetapan Lokasi Terminal Penumpang Tipe A di Seluruh Wilayah Indonesia sebagaimana telah diubah dengan Keputusan Menteri Perhubungan Nomor KM 150 Tahun 2022 tentang Perubahan atas Keputusan Menteri Perhubungan Nomor KM 109 Tahun 2019 tentang Penetapan Lokasi Terminal Penumpang Tipe A di Seluruh Wilayah Indonesia;
- c. bahwa berdasarkan pertimbangan sebagaimana dimaksud dalam huruf a dan b, perlu menetapkan Keputusan Menteri Perhubungan tentang Perubahan Kedua atas Keputusan Menteri Perhubungan Nomor KM 109 Tahun 2019 tentang Penetapan Lokasi Terminal

Lampiran 17 KP 75 Tahun 2016 tentang Penetapan Lokasi Terminal Barang Untuk Umum dan Terminal Transit Penumpang di Entikong Kabupaten Sanggau, Provinsi Kalimantan Barat

Dapat di akses pada link dibawah ini:

s.id/KP75_2016



Lampiran 18 KM 44 Tahun 2019 tentang Penetapan Lokasi Terminal Barang Untuk Umum Nanga Badau yang Berlokasi di Desa Janting, Kecamatan Badau, Kabupaten Kapuas Hulu, Provinsi Kalimantan Barat

Dapat di akses pada link dibawah ini:

s.id/KM44_2019



KEPUTUSAN MENTERI PERHUBUNGAN REPUBLIK INDONESIA
NOMOR KM 44 TAHUN 2019
TENTANG

PENETAPAN LOKASI TERMINAL BARANG UNTUK UMUM
NANGA BADAU YANG BERLOKASI DI DESA JANTING, KECAMATAN BADAU,
KABUPATEN KAPUAS HULU, PROVINSI KALIMANTAN BARAT

DENGAN RAHMAT TUHAN YANG MAHA ESA

MENTERI PERHUBUNGAN REPUBLIK INDONESIA,

- Menimbang :
- a. bahwa berdasarkan ketentuan Pasal 6 ayat (1) Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 102 Tahun 2018 tentang Penyelenggaraan Terminal Barang, lokasi Terminal Barang untuk Umum ditetapkan oleh Menteri Perhubungan;
 - b. bahwa lokasi Terminal Barang untuk Umum Nanga Badau telah memenuhi persyaratan dan telah memperhatikan rencana kebutuhan simpul Terminal Barang;
 - c. bahwa berdasarkan pertimbangan sebagaimana dimaksud pada huruf a dan huruf b, perlu menetapkan Keputusan Menteri Perhubungan tentang Penetapan Lokasi Terminal Barang Untuk Umum Nanga Badau Yang Berlokasi di Desa Janting, Kecamatan Badau, Kabupaten Kapuas Hulu, Provinsi Kalimantan Barat;

- Mengingat :
- 1. Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan (Lembaran Negara

Lampiran 19 KM 45 Tahun 2019 tentang Penetapan Lokasi Terminal Barang Untuk Umum Aruk yang Berlokasi di Desa Sebunga, Kecamatan Sajingan Besar, Kabupaten Sambas, Provinsi Kalimantan Barat

Dapat di akses pada link dibawah ini:

s.id/KM45_2019



KEPUTUSAN MENTERI PERHUBUNGAN REPUBLIK INDONESIA
NOMOR KM 45 TAHUN 2019
TENTANG

PENETAPAN LOKASI TERMINAL BARANG UNTUK UMUM ARUK
YANG BERLOKASI DI DESA SEBUNGA, KECAMATAN SAJINGAN BESAR,
KABUPATEN SAMBAS, PROVINSI KALIMANTAN BARAT

DENGAN RAHMAT TUHAN YANG MAHA ESA

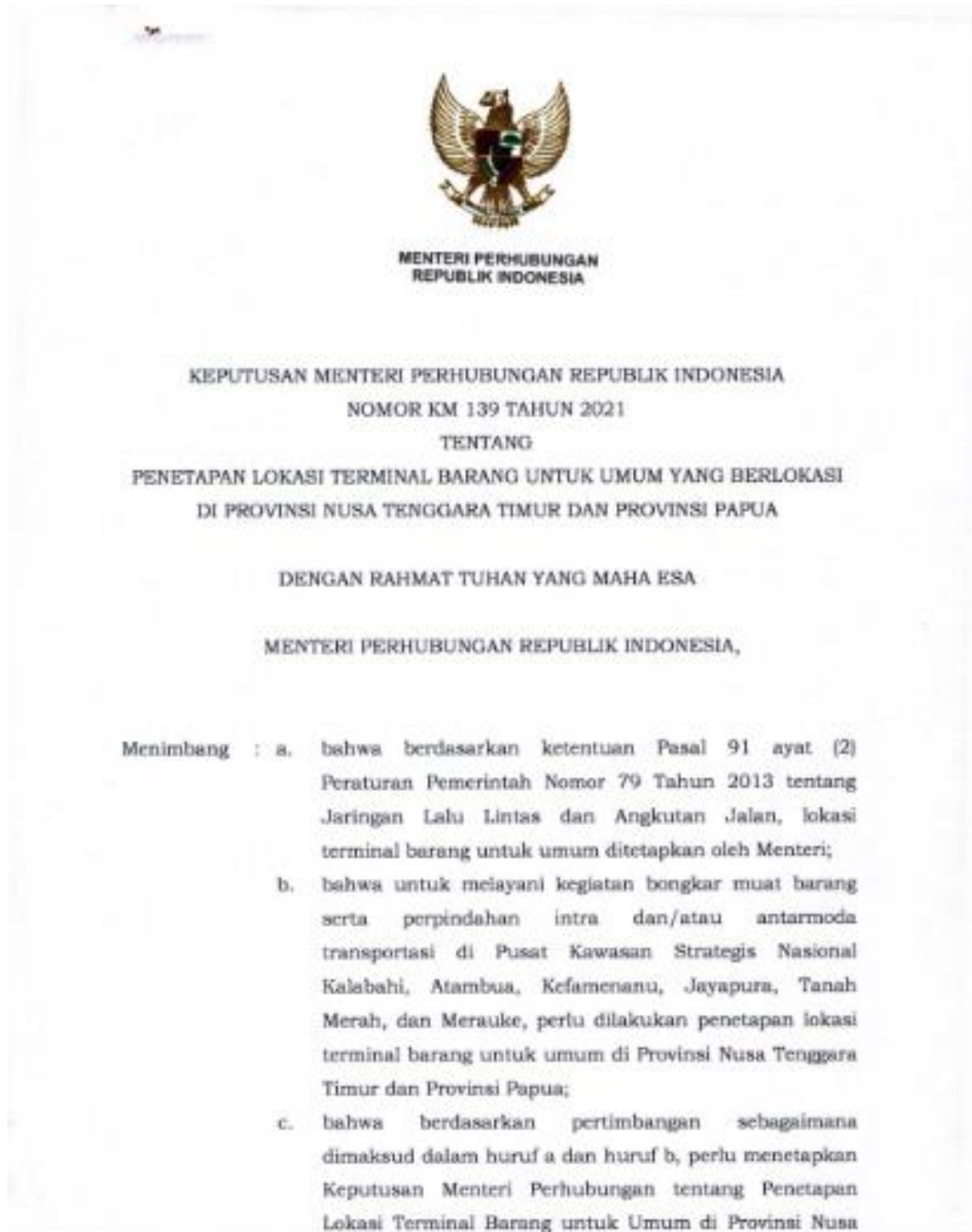
MENTERI PERHUBUNGAN REPUBLIK INDONESIA,

- Menimbang : a. bahwa berdasarkan ketentuan Pasal 6 ayat (1) Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 102 Tahun 2018 tentang Penyelenggaraan Terminal Barang, lokasi Terminal Barang untuk Umum ditetapkan oleh Menteri Perhubungan;
- b. bahwa lokasi Terminal Barang untuk Umum Aruk telah memenuhi persyaratan dan telah memperhatikan rencana kebutuhan simpul Terminal Barang;
- c. bahwa berdasarkan pertimbangan sebagaimana dimaksud pada huruf a dan huruf b, perlu menetapkan Keputusan Menteri Perhubungan tentang Penetapan Lokasi Terminal Barang Untuk Umum Aruk Yang Berlokasi di Desa Sebunga Kecamatan Sajingan Besar Kabupaten Sambas Provinsi Kalimantan Barat;
- Mengingat : 1. Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2009 Nomor 66, Tambahan

Lampiran 20 KM 139 Tahun 2021 tentang Penetapan Lokasi Terminal Barang Untuk Umum yang Berlokasi di Provinsi Nusa Tenggara Timur dan Provinsi Papua

Dapat di akses pada link dibawah ini:

s.id/KM139_2021



Lampiran 21 Peraturan Presiden Nomor 18 Tahun 2020 tentang Rencana Pembangunan Jangka Menengah Tahun 2020 – 2024

Dapat di akses pada link dibawah ini:

s.id/Perpres18_2020



MENTERI PERHUBUNGAN
REPUBLIK INDONESIA

PERATURAN MENTERI PERHUBUNGAN REPUBLIK INDONESIA
NOMOR PM 18 TAHUN 2020
TENTANG
PENGEENDALIAN TRANSPORTASI DALAM RANGKA PENCEGAHAN
PENYEBARAN CORONA VIRUS DISEASE 2019 (COVID-19)

DENGAN RAHMAT TUHAN YANG MAHA ESA

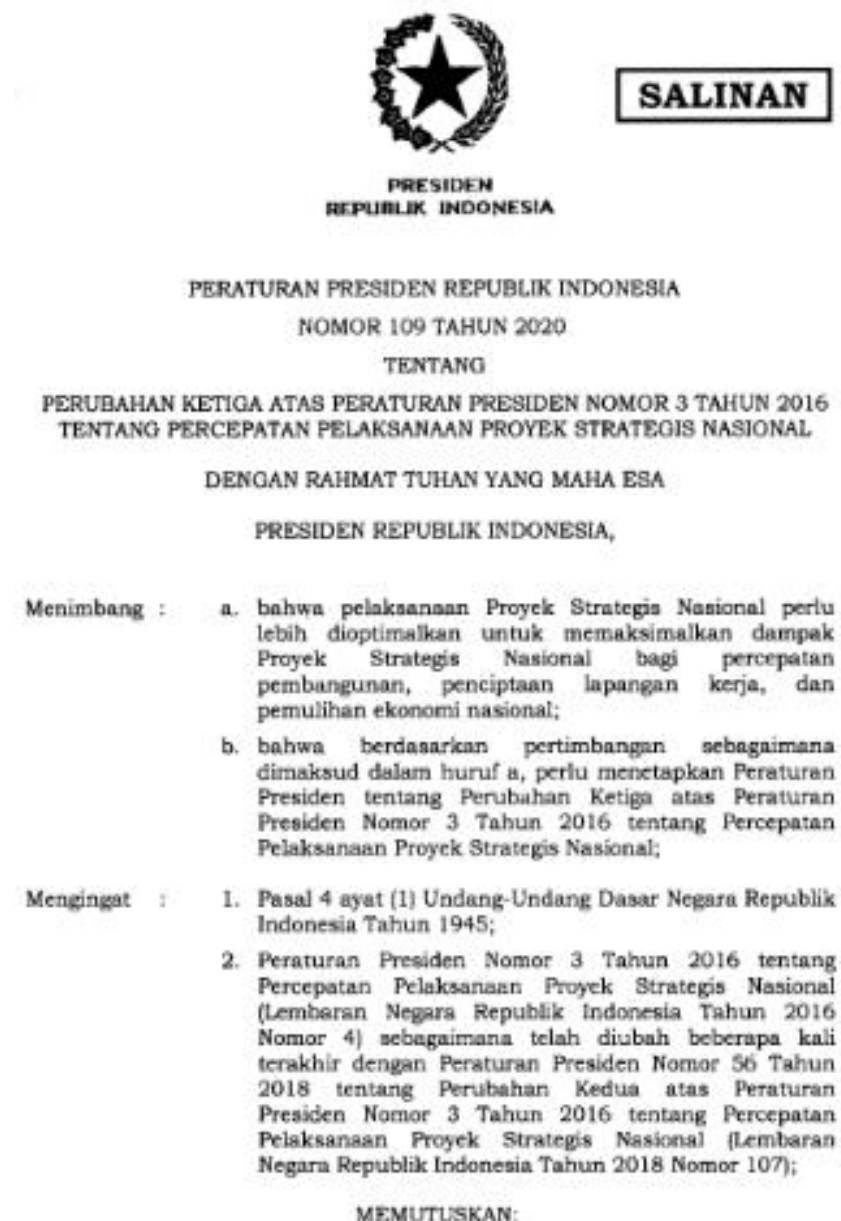
MENTERI PERHUBUNGAN REPUBLIK INDONESIA,

- Menimbang : a. bahwa Presiden Republik Indonesia telah menetapkan status Kedaruratan Kesehatan Masyarakat Corona Virus Disease 2019 (Covid-19) di Indonesia berdasarkan Keputusan Presiden Nomor 11 Tahun 2020 tentang Penetapan Kedaruratan Kesehatan Masyarakat Corona Virus Disease 2019 (COVID-19) serta menetapkan Peraturan Pemerintah Nomor 21 Tahun 2020 tentang Pembatasan Sosial Berskala Besar Dalam Rangka Percepatan Penanganan Corona Virus Disease 2019 (Covid-19);
- b. bahwa untuk menekan penyebaran Corona Virus Disease 2019 (COVID-19), perlu dilakukan pembatasan moda transportasi sebagaimana diatur dalam Peraturan Menteri Kesehatan Nomor 9 Tahun 2020 tentang Pedoman Pembatasan Sosial Berskala Besar Dalam Rangka Percepatan Penanganan Corona Virus Disease (Covid-19);

Lampiran 22 Peraturan Presiden Nomor 109 Tahun 2020 tentang Perubahan Ketiga atas Peraturan Presiden Nomor 3 Tahun 2016 tentang Percepatan Proyek Strategis Nasional

Dapat di akses pada link dibawah ini:

[s.id/Perpres109_2020](https://www.s.id/Perpres109_2020)



Lampiran 23 Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 80 Tahun 2020 tentang Rencana Strategis Kementerian Perhubungan Tahun 2020 – 2024

Dapat di akses pada link dibawah ini:

s.id/PM80_2020



PERATURAN MENTERI PERHUBUNGAN REPUBLIK INDONESIA
NOMOR PM 80 TAHUN 2020
TENTANG
RENCANA STRATEGIS KEMENTERIAN PERHUBUNGAN TAHUN 2020-2024

DENGAN RAHMAT TUHAN YANG MAHA ESA

MENTERI PERHUBUNGAN REPUBLIK INDONESIA,

- Menimbang : a. bahwa berdasarkan ketentuan Pasal 19 ayat (2) Undang-Undang Nomor 25 Tahun 2004 tentang Sistem Perencanaan Pembangunan Nasional, Pimpinan Kementerian/Lembaga menetapkan Peraturan mengenai Rencana Strategis Kementerian/Lembaga yang telah disesuaikan dengan rencana pembangunan jangka menengah nasional;
- b. bahwa rencana pembangunan jangka menengah nasional Tahun 2020-2024 telah ditetapkan berdasarkan Peraturan Presiden Nomor 18 Tahun 2020 tentang Rencana Pembangunan Jangka Menengah Nasional Tahun 2020-2024;
- c. bahwa berdasarkan pertimbangan sebagaimana dimaksud dalam huruf a dan huruf b, perlu menetapkan Peraturan Menteri Perhubungan tentang Rencana Strategis Kementerian Perhubungan Tahun 2020-2024;

s.id/CAPKIN24

205

Lampiran 25 Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 104 Tahun 2017 tentang Penyelenggaraan Angkutan Penyeberangan

Dapat di akses pada link dibawah ini:

[s.id/PM104_2017](https://www.s.id/PM104_2017)



PERATURAN MENTERI PERHUBUNGAN REPUBLIK INDONESIA
NOMOR PM 104 TAHUN 2017
TENTANG
PENYELENGGARAAN ANGKUTAN PENYEBERANGAN

DENGAN RAHMAT TUHAN YANG MAHA ESA

MENTERI PERHUBUNGAN REPUBLIK INDONESIA,

- Menimbang : a. bahwa dalam upaya peningkatan kinerja dan pelayanan angkutan penyeberangan perlu dilakukan perubahan terhadap Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 26 Tahun 2012 tentang Penyelenggaraan Angkutan Penyeberangan sebagaimana telah diubah dengan Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 80 Tahun 2015 tentang Perubahan atas Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 26 Tahun 2012 tentang Penyelenggaraan Angkutan Penyeberangan;
- b. bahwa berdasarkan pertimbangan sebagaimana dimaksud dalam huruf a dan untuk melaksanakan ketentuan Pasal 63, Pasal 69, Pasal 74, Pasal 76, Pasal 110, Pasal 201, dan Pasal 206 Peraturan Pemerintah Nomor 20 Tahun 2010 tentang Angkutan di Perairan sebagaimana telah diubah dengan Peraturan Pemerintah Nomor 22 Tahun 2011 tentang Perubahan atas Peraturan

Lampiran 26 Daftar Lintas Komersil Tahun 2024

Dapat di akses pada link dibawah ini:

<https://s.id/KOMERSIL24>

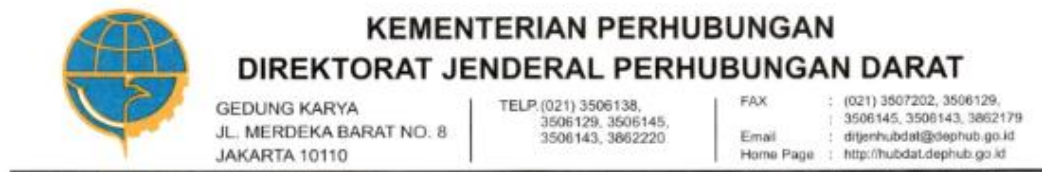
DAFTAR LINTAS PENYEBERANGAN KOMERSIL

No	Provinsi	No	Lintasan	Jarak Lintas	Kab/Kota	Kab/Kota
1	Aceh	1	ULEE LHEUE-BALOHAN	17 Ml	Kota Banda Aceh	Kota Sabang
		2	LAMTENG - BALOHAN	17 Ml	Kab. Aceh Besar	Kota Banda Aceh
		3	SINABANG-LABUHAN HAJI	85 Ml	Kab. Simeuleu	Kab. Aceh Selatan
		4	SINABANG-SINGKIL	113 Ml	Kab. Simeuleu	Kab. Aceh Singkil
		5	SINABANG-MEULABOH	120 Ml	Kab. Simeuleu	Kab. Aceh Barat
2	Sumatera Utara	6	SIBOLGA-GUNUNG SITOLI	86 Ml	Kota Sibolga Nauli	Kab. Nias
		7	SIBOLGA-TELUK DALAM	105 Ml	Kota Sibolga	Kab. Nias Selatan
		8	AJIBATA-AMBARITA	9 Ml	Kab. Toba	Kab. Samosir
		9	SIBOLGA - PULAU TELLO	130 Ml	Kota Sibolga	Kab. Nias Selatan
		10	TOMOK - AJIBATA	6 Ml	Kab. Samosir	Kab. Toba
		11	SIMANINDO-TIGARAS	5 Ml	Kab. Samosir	Kab. Simalungun
		12	BAKTIRAJA - MUARA	9 Ml	Kab. Samosir	Kab. Tapanuli Utara
3	Sumatera Barat	13	PADANG-SIKAKAP	104 Ml	Kota Padang	Kab. Kep. Mentawai
		14	PADANG-TUAPEJAT	84 Ml	Kota Padang	Kab. Kep. Mentawai
4	Riau	15	DUMAI-RUPAT	4 Ml	Kota Dumai	Kab. Bengkalis
		16	BENGKALIS - SEI PAKNING	8 Ml	Kab. Bengkalis	Kab. Bengkalis
		17	AIR PUTIH - SEI SELARI	5,5 Ml	Kab. Bengkalis	Kab. Bengkalis
5	Kepri	18	TELAGA PUNGGUR-TANJUNG UBAN	9 Ml	Kab. Bintan	Kep. Riau
		19	TANJUNG BALAI KARIMUN-KUNDUR	10 Ml	Kab. Karimun	Kep. Riau
		20	TELAGA PUNGGUR-TG. BALAI KARIMUN	85 Ml	Kab. Karimun	Kep. Riau
6	Kep. Riau - Riau	21	TELAGA PUNGGUR-SEI. SELARI	166 Ml	Kota Batam	Kab. Bengkalis
		22	TANJUNG BALAI KARIMUN-SEI. SELARI	99 Ml	Kab. Karimun	Kab. Bengkalis
		23	BATAM - BENGKALIS	152 Ml	Kota Batam	Kab. Bengkalis
7	Riau - Jambi	24	TELAGA PUNGGUR-KUALA TUNGKAL	140 Ml	Kota Batam	Kab. Tanjung Jabung Barat
		25	BATAM MI. TINGKAL	140 Ml	Kota Batam	Kab. Tanjung Jabung Barat

Lampiran 27 Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Darat Nomor: KP-DRJD 7330 Tahun 2023 tentang Penetapan Lintas Penyeberangan Perintis Tahun Anggaran 2024

Dapat di akses pada link dibawah ini:

<https://s.id/DRJD7330>



KEPUTUSAN DIREKTUR JENDERAL PERHUBUNGAN DARAT
NOMOR KP-DRJD 7330 Tahun 2023

TENTANG

PENETAPAN LINTAS PENYEBERANGAN PERINTIS
TAHUN ANGGARAN 2024

DENGAN RAHMAT TUHAN YANG MAHA ESA

DIREKTUR JENDERAL PERHUBUNGAN DARAT,

- Menimbang : a. bahwa dalam rangka mendukung pengembangan jaringan angkutan penyeberangan melalui sabuk nasional untuk menunjang pengembangan ekonomi masyarakat serta penyediaan pelayanan angkutan penyeberangan di daerah tertinggal dan/atau wilayah terpencil, perlu diselenggarakan angkutan penyeberangan perintis;
- b. bahwa berdasarkan Pasal 12 Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 104 Tahun 2017 tentang Penyelenggaraan Angkutan Penyeberangan sebagaimana telah diubah dengan Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 60 Tahun 2021 tentang Perubahan Kedua Atas Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 104 Tahun 2017 Tentang Penyelenggaraan Angkutan Penyeberangan, diatur bahwa Angkutan Penyeberangan untuk daerah tertinggal, terdampak, dan terluar wilayah nasional diselenggarakan

Lampiran 28 Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan

Dapat di akses pada link dibawah ini:

[s.id/UU22_2009](https://www.s.id/UU22_2009)

UNDANG-UNDANG REPUBLIK INDONESIA NOMOR 22 TAHUN 2009 TENTANG LALU LINTAS DAN ANGKUTAN JALAN

DENGAN RAHMAT TUHAN YANG MAHA ESA

PRESIDEN REPUBLIK INDONESIA,

- Menimbang : a. bahwa Lalu Lintas dan Angkutan Jalan mempunyai peran strategis dalam mendukung pembangunan dan integrasi nasional sebagai bagian dari upaya memajukan kesejahteraan umum sebagaimana diamanatkan oleh Undang-Undang Dasar Negara Republik Indonesia Tahun 1945;
- b. bahwa Lalu Lintas dan Angkutan Jalan sebagai bagian dari sistem transportasi nasional harus dikembangkan potensi dan perannya untuk mewujudkan keamanan, keselamatan, ketertiban, dan kelancaran berlalu lintas dan Angkutan Jalan dalam rangka mendukung pembangunan ekonomi dan pengembangan wilayah;
- c. bahwa perkembangan lingkungan strategis nasional dan internasional menuntut penyelenggaraan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan yang sesuai dengan perkembangan ilmu pengetahuan dan teknologi, otonomi daerah, serta akuntabilitas penyelenggaraan negara;
- d. bahwa Undang-Undang Nomor 14 Tahun 1992 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan sudah tidak sesuai lagi dengan kondisi, perubahan lingkungan strategis, dan kebutuhan penyelenggaraan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan saat ini sehingga perlu diganti dengan undang-undang yang baru;
- e. bahwa berdasarkan pertimbangan sebagaimana dimaksud dalam huruf a, huruf b, huruf c, dan huruf d perlu membentuk Undang-Undang tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan;

Lampiran 29 Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 28 Tahun 1999 tentang Penyelenggaraan Negara yang bersih dan Bebas dari Korupsi, Kolusi, dan Nepotisme

Dapat di akses pada link dibawah ini:

[s.id/Bebas_KKN](https://www.s.id/Bebas_KKN)



PRESIDEN
REPUBLIK INDONESIA

UNDANG-UNDANG REPUBLIK INDONESIA
NOMOR 28 TAHUN 1999
TENTANG
PENYELENGGARA NEGARA YANG BERSIH DAN BEBAS
DARI KORUPSI, KOLUSI DAN NEPOTISME

DENGAN RAHMAT TUHAN YANG MAHA ESA

PRESIDEN REPUBLIK INDONESIA,

- Menimbang :
- a. bahwa Penyelenggara Negara mempunyai peranan yang sangat menentukan dalam penyelenggaraan negara untuk mencapai cita-cita perjuangan bangsa mewujudkan masyarakat yang adil dan makmur sebagaimana tercantum dalam Undang-Undang Dasar 1945;
 - b. bahwa untuk mewujudkan Penyelenggara Negara yang mampu menjalankan fungsi dan tugasnya secara sungguh-sungguh dan penuh tanggung jawab, perlu diletakkan asas-asas penyelenggaraan negara;
 - c. bahwa praktek korupsi, kolusi, dan nepotisme tidak hanya dilakukan antar-Penyelenggara Negara melainkan juga antara Penyelenggara Negara dan pihak lain yang dapat merusak sendi-sendi kehidupan bermasyarakat, berbangsa, dan bernegara serta membahayakan eksistensi negara, sehingga diperlukan landasan hukum untuk pencegahannya;
 - d. bahwa berdasarkan pertimbangan sebagaimana dimaksud dalam huruf a, b, dan c perlu dibentuk Undang-undang tentang Penyelenggara Negara yang Bersih dan Bebas Dari Korupsi, Kolusi dan Nepotisme.
- Mengingat :
1. Pasal 5 ayat (1) dan Pasal 20 ayat (1) Undang-Undang Dasar 1945;
 2. Ketetapan Majelis Permusyawaratan Rakyat Republik Indonesia Nomor XI/MPR/1998 tentang Penyelenggara Negara yang Bersih dan Bebas Korupsi, Kolusi dan Nepotisme.
-

Lampiran 30 Undang-Undang Nomor 25 Tahun 2009 tentang Pelayanan Publik

Dapat di akses pada link dibawah ini:

[s.id/Pelayanan_Publik](https://www.s.id/Pelayanan_Publik)

UNDANG-UNDANG REPUBLIK INDONESIA
NOMOR 25 TAHUN 2009
TENTANG
PELAYANAN PUBLIK

DENGAN RAHMAT TUHAN YANG MAHA ESA

PRESIDEN REPUBLIK INDONESIA,

- Menimbang : a. bahwa negara berkewajiban melayani setiap warga negara dan penduduk untuk memenuhi hak dan kebutuhan dasarnya dalam kerangka pelayanan publik yang merupakan amanat Undang-Undang Dasar Negara Republik Indonesia Tahun 1945;
- b. bahwa membangun kepercayaan masyarakat atas pelayanan publik yang dilakukan penyelenggara pelayanan publik merupakan kegiatan yang harus dilakukan seiring dengan harapan dan tuntutan seluruh warga negara dan penduduk tentang peningkatan pelayanan publik;
- c. bahwa sebagai upaya untuk mempertegas hak dan kewajiban setiap warga negara dan penduduk serta terwujudnya tanggung jawab negara dan korporasi dalam penyelenggaraan pelayanan publik, diperlukan norma hukum yang memberi pengaturan secara jelas;
- d. bahwa sebagai upaya untuk meningkatkan kualitas dan menjamin penyediaan pelayanan publik sesuai dengan asas-asas umum pemerintahan dan korporasi yang baik serta untuk memberi perlindungan bagi setiap warga negara dan penduduk dari penyalahgunaan wewenang di dalam penyelenggaraan pelayanan publik, diperlukan pengaturan hukum yang mendukungnya;

e. bahwa . . .

Lampiran 31 Peraturan Presiden Republik Indonesia Nomor 54 Tahun 2018 tentang Strategi Nasional Pencegahan Korupsi

Dapat di akses pada link dibawah ini:

[s.id/Pencegahan_Korupsi](https://www.s.id/Pencegahan_Korupsi)



PRESIDEN
REPUBLIK INDONESIA

SALINAN

PERATURAN PRESIDEN REPUBLIK INDONESIA

NOMOR 54 TAHUN 2018

TENTANG

STRATEGI NASIONAL PENCEGAHAN KORUPSI

DENGAN RAHMAT TUHAN YANG MAHA ESA

PRESIDEN REPUBLIK INDONESIA,

- Menimbang :
- a. bahwa pencegahan korupsi perlu dilakukan secara lebih optimal sehingga dibutuhkan upaya yang dilaksanakan bersama dan bersinergi oleh kementerian, lembaga, pemerintah daerah, pemangku kepentingan lainnya, dan Komisi Pemberantasan Korupsi dalam rangka mewujudkan masyarakat yang adil, makmur dan sejahtera;
 - b. bahwa dalam rangka mewujudkan upaya pencegahan korupsi sebagaimana dimaksud dalam huruf a, diperlukan strategi nasional yang lebih terfokus, terukur, dan berorientasi pada hasil dan dampak;
 - c. bahwa Peraturan Presiden Nomor 55 Tahun 2012 tentang Strategi Nasional Pencegahan dan Pemberantasan Korupsi Jangka Panjang Tahun 2012-2025 dan Jangka Menengah Tahun 2012-2014 sudah tidak sesuai lagi dengan perkembangan kebutuhan pencegahan korupsi sehingga perlu diganti;

Lampiran 32 Peraturan Menteri PANRB Nomor 14 tahun 2017 tentang Pedoman Survei Kepuasan Masyarakat terhadap penyelenggaraan pelayanan publik

Dapat di akses pada link dibawah ini:

s.id/Pelayanan_Publik



MENTERI
PENDAYAGUNAAN APARATUR NEGARA
DAN REFORMASI BIROKRASI
REPUBLIK INDONESIA

PERATURAN MENTERI PENDAYAGUNAAN APARATUR NEGARA DAN
REFORMASI BIROKRASI REPUBLIK INDONESIA
NOMOR 14 TAHUN 2017
TENTANG
PEDOMAN PENYUSUNAN SURVEI KEPUASAN MASYARAKAT
UNIT PENYELENGGARA PELAYANAN PUBLIK

DENGAN RAHMAT TUHAN YANG MAHA ESA

MENTERI PENDAYAGUNAAN APARATUR NEGARA
DAN REFORMASI BIROKRASI REPUBLIK INDONESIA,

- Menimbang : a. bahwa untuk peningkatan kualitas pelayanan publik secara berkelanjutan, perlu dilakukan evaluasi terhadap penyelenggaraan pelayanan publik;
- b. bahwa Peraturan Menteri Pendayagunaan Aparatur Negara dan Reformasi Birokrasi Nomor 16 Tahun 2014 tentang Pedoman Penyusunan Survei Kepuasan Masyarakat Terhadap Penyelenggaraan Pelayanan Publik sudah tidak sesuai dengan perkembangan keadaan sehingga perlu diganti;
- c. bahwa berdasarkan pertimbangan sebagaimana dimaksud dalam huruf a dan huruf b, perlu menetapkan Peraturan Menteri Pendayagunaan Aparatur Negara dan

Lampiran 33 Hasil capaian Indeks Kepuasan Masyarakat melalui Aplikasi 3A IPK-IKM

Dapat di akses pada link dibawah ini:

<https://s.id/IPK-IKM>

Direktorat Jenderal Perhubungan Darat

Januari

Melaksanakan Survei

No.	Unit/ Satuan Kerja	Provinsi	IKM	IPK	Responden
1	Direktorat Lalu Lintas Jalan	DKI Jakarta	17,5	16,98	1
2	Direktorat Angkutan Jalan	DKI Jakarta	5,36	4,9	1
3	Terminal Tipe A Mandalika	Nusa Tenggara Barat	17,5	17,5	1
4	Terminal Tipe A Sarolangun	Jambi	17,5	17,5	1
5	UPPKB Widodaren	Jawa Timur	16,84	16,98	1
6	UPPKB Watudodol	Jawa Timur	17,5	17,5	1
7	BPTD Kelas II Gorontalo	Gorontalo	17,5	16,98	1
8	BPTD Kelas II Jambi	Jambi	17,5	17,5	1
9	Pelabuhan Penyeberangan Perintis Marisa	Gorontalo	17,17	17,5	2

Lampiran 34 Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 62 Tahun 2019 tentang Standar Pelayanan Minimal Angkutan Penyeberangan

Dapat di akses pada link dibawah ini:

s.id/PM62_2019



PERATURAN MENTERI PERHUBUNGAN REPUBLIK INDONESIA
NOMOR PM 62 TAHUN 2019

TENTANG
STANDAR PELAYANAN MINIMAL ANGKUTAN PENYEBERANGAN
DENGAN RAHMAT TUHAN YANG MAHA ESA

MENTERI PERHUBUNGAN REPUBLIK INDONESIA,

- Menimbang : a. bahwa untuk meningkatkan aspek keselamatan, keamanan, kenyamanan, kemudahan, dan keteraturan dalam penyelenggaraan angkutan penyeberangan, perlu disusun standar pelayanan minimal Angkutan Penyeberangan;
- b. bahwa berdasarkan Pasal 32 Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 104 Tahun 2017 tentang Penyelenggaraan Angkutan Penyeberangan diatur salah satu persyaratan untuk mendapatkan persetujuan pengoperasian angkutan penyeberangan berupa pemenuhan standar pelayanan minimal angkutan penyeberangan;
- c. bahwa Standar Pelayanan di Kapal Angkutan Penyeberangan sebagaimana diatur dalam Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 39 Tahun 2015 tentang Standar Pelayanan Penumpang Angkutan Penyeberangan sudah tidak sesuai dengan kondisi saat ini;

Lampiran 35 Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 10 Tahun 2012 tentang Standar Pelayanan Minimal Angkutan Massal berbasis Jalan

Dapat di akses pada link dibawah ini:

[s.id/PM10_2012](https://www.s.id/PM10_2012)



**MENTERI PERHUBUNGAN
REPUBLIK INDONESIA**

PERATURAN MENTERI PERHUBUNGAN REPUBLIK INDONESIA

NOMOR PM. 10 TAHUN 2012

TENTANG

**STANDAR PELAYANAN MINIMAL
ANGKUTAN MASSAL BERBASIS JALAN**

DENGAN RAHMAT TUHAN YANG MAHA ESA

MENTERI PERHUBUNGAN REPUBLIK INDONESIA,

- Menimbang** : a. bahwa untuk melaksanakan ketentuan Pasal 141 ayat (3) Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, perlu menetapkan Peraturan Menteri tentang standar pelayanan minimal angkutan umum;
- b. bahwa berdasarkan ketentuan Pasal 79 ayat (2) Peraturan Pemerintah Nomor 32 Tahun 2011 tentang Manajemen dan Rekayasa, Analisis Dampak, serta Manajemen Kebutuhan Lalu Lintas, pembatasan lalu lintas kendaraan perseorangan dapat dilakukan dengan pengenaan retribusi pengendalian lalu lintas apabila telah tersedia jaringan dan pelayanan angkutan umum massal dalam trayek yang memenuhi standar pelayanan minimal;
- c. bahwa berdasarkan pertimbangan sebagaimana dimaksud dalam huruf a dan huruf b, perlu menetapkan Peraturan Menteri Perhubungan tentang Standar Pelayanan Minimal Angkutan Massal Berbasis Jalan;
- Mengingat** : 1. Undang-Undang Nomor 32 Tahun 2004 tentang Pemerintahan Daerah (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2004 Nomor 125, Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 4437) sebagaimana telah diubah terakhir dengan Undang-Undang Nomor 12 Tahun 2008 (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2008 Nomor 59, Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 4944);

Lampiran 36 Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM.98 Tahun 2013 tentang Standar Pelayanan Minimal Angkutan Orang dengan Kendaraan Bermotor Umum Dalam Trayek

Dapat di akses pada link dibawah ini:

[s.id/PM98_2013](https://www.s.id/PM98_2013)



**PERATURAN MENTERI PERHUBUNGAN REPUBLIK INDONESIA
NOMOR PM 98 TAHUN 2013**

TENTANG

**STANDAR PELAYANAN MINIMAL ANGKUTAN ORANG
DENGAN KENDARAAN BERMOTOR UMUM DALAM TRAYEK**

DENGAN RAHMAT TUHAN YANG MAHA ESA

MENTERI PERHUBUNGAN REPUBLIK INDONESIA,

- Menimbang** : bahwa untuk melaksanakan ketentuan Pasal 141 ayat (3) Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, perlu menetapkan Peraturan Menteri Perhubungan tentang Standar Pelayanan Minimal Angkutan Orang Dengan Kendaraan Bermotor Umum Dalam Trayek;
- Mengingat** : 1. Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2009 Nomor 96, Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 5025);
2. Peraturan Pemerintah Nomor 41 Tahun 1993 tentang Angkutan Jalan (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 1993 Nomor 59, Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 3527);
3. Peraturan Pemerintah Nomor 55 Tahun 2012 tentang Kendaraan (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2012 Nomor 120, Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 5317);
4. Peraturan Presiden Nomor 47 Tahun 2009 tentang Pembentukan dan Organisasi Kementerian Negara sebagaimana telah diubah terakhir dengan Peraturan Presiden Nomor 55 Tahun 2013 (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2013 Nomor 125);

Lampiran 37 Undang-undang No. 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran

Dapat di akses pada link dibawah ini:

s.id/UU17_2008



Lampiran 38 Peraturan Pemerintah No. 51 Tahun 2002 tentang perkapalan

Dapat di akses pada link dibawah ini:

[s.id/PerKapalan](https://www.s.id/PerKapalan)

PERATURAN PEMERINTAH REPUBLIK INDONESIA (PP)
NOMOR 51 TAHUN 2002 (51/2002)
TENTANG
PERKAPALAN
PRESIDEN REPUBLIK INDONESIA,

Menimbang :

- a. bahwa dalam Undang-undang Nomor 21 Tahun 1992 tentang Pelayaran terdapat beberapa ketentuan mengenai perkapalan;
- b. bahwa berdasarkan pertimbangan tersebut pada huruf a perlu diatur lebih lanjut mengenai perkapalan dengan Peraturan Pemerintah;

Mengingat :

1. Pasal 5 ayat (2) Undang-Undang Dasar 1945 sebagaimana telah diubah dengan Perubahan Keempat Undang-Undang Dasar 1945;
2. Undang-Undang Nomor 21 Tahun 1992 tentang Pelayaran (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 1992 Nomor 98, Tambahan Lembaran Negara Nomor 3493);

MEMUTUSKAN :

Menetapkan :

PERATURAN PEMERINTAH REPUBLIK INDONESIA TENTANG PERKAPALAN.

BAB I
KETENTUAN UMUM

Pasal 1

Dalam Peraturan Pemerintah ini yang dimaksud dengan :

1. Perkapalan adalah segala sesuatu yang berkaitan dengan pemenuhan persyaratan kelaiklautan kapal dan segala faktor yang mempengaruhinya, sejak kapal dirancang-bangun sampai dengan kapal tidak digunakan lagi.
2. Kapal adalah kendaraan air dengan bentuk dan jenis apapun, yang digerakkan dengan tenaga mekanik, tenaga angin, atau ditunda, termasuk kendaraan yang berdaya dukung dinamis, kendaraan di bawah permukaan air, serta alat apung dan bangunan terapung yang tidak berpindah-pindah.
3. Kapal Indonesia adalah kapal yang memiliki kebangsaan Indonesia sesuai dengan ketentuan Peraturan Pemerintah ini.
4. Tonase kapal adalah volume kapal yang dinyatakan dalam tonase kotor (gross tonnage/GT) dan tonase bersih (net tonnage/NT).
5. Daftar ukur adalah daftar yang memuat perhitungan tonase kapal.
6. Surat ukur adalah surat kapal yang memuat ukuran dan tonase kapal berdasarkan hasil pengukuran.
7. Pejabat Pendaftar dan Pencatat Baliknama Kapal adalah pejabat Pemerintah yang berwenang menyelenggarakan pendaftaran kapal Indonesia sesuai dengan peraturan perundang-undangan yang berlaku.
8. Surat Tanda Kebangsaan Kapal Indonesia adalah surat kapal yang

Lampiran 39 Peraturan Presiden Nomor 81 Tahun 2010 tentang Grand Design Reformasi Birokrasi 2010-2025

Dapat di akses pada link dibawah ini:

[s.id/Perpres81_2010](https://www.s.id/Perpres81_2010)



PERATURAN PRESIDEN REPUBLIK INDONESIA
NOMOR 81 TAHUN 2010
TENTANG
GRAND DESIGN REFORMASI BIROKRASI 2010 – 2025

DENGAN RAHMAT TUHAN YANG MAHA ESA

PRESIDEN REPUBLIK INDONESIA,

- Menimbang :
- a. bahwa dalam rangka mempercepat tercapainya tata kelola pemerintahan yang baik, maka dipandang perlu melakukan reformasi birokrasi di seluruh Kementerian/Lembaga/Pemerintah Daerah;
 - b. bahwa dalam rangka pelaksanaan reformasi birokrasi di seluruh Kementerian/Lembaga/Pemerintah Daerah, diperlukan Grand Design Reformasi Birokrasi 2010-2025;
 - c. bahwa berdasarkan pertimbangan sebagaimana dimaksud pada huruf a dan huruf b, perlu ditetapkan Peraturan Presiden tentang Grand Design Reformasi Birokrasi 2010-2025;

- Mengingat :
- 1. Pasal 4 ayat (1) Undang-Undang Dasar Negara Republik Indonesia Tahun 1945;
 - 2. Undang-Undang Nomor 8 Tahun 1974 tentang Pokok-pokok Kepegawaian (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 1974

Lampiran 40 Peraturan Menteri Pendayagunaan Aparatur Negara dan Reformasi Birokrasi Nomor 26 Tahun 2020 tentang Pedoman Evaluasi Pelaksanaan Reformasi Birokrasi

Dapat di akses pada link dibawah ini:

s.id/Permenpan26_2020



MENTERI
PENDAYAGUNAAN APARATUR NEGARA
DAN REFORMASI BIROKRASI
REPUBLIK INDONESIA

SALINAN

PERATURAN MENTERI PENDAYAGUNAAN APARATUR NEGARA DAN
REFORMASI BIROKRASI REPUBLIK INDONESIA
NOMOR 26 TAHUN 2020
TENTANG
PEDOMAN EVALUASI PELAKSANAAN REFORMASI BIROKRASI

DENGAN RAHMAT TUHAN YANG MAHA ESA

MENTERI PENDAYAGUNAAN APARATUR NEGARA
DAN REFORMASI BIROKRASI REPUBLIK INDONESIA,

- Menimbang : a. bahwa Peraturan Menteri Pendayagunaan Aparatur Negara dan Reformasi Birokrasi Nomor 8 Tahun 2019 tentang Perubahan Kedua atas Peraturan Menteri Pendayagunaan Aparatur Negara dan Reformasi Birokrasi Nomor 14 Tahun 2014 tentang Pedoman Evaluasi Reformasi Birokrasi Instansi Pemerintah sudah tidak sesuai dengan perkembangan hukum sehingga perlu diganti;
- b. bahwa berdasarkan pertimbangan sebagaimana dimaksud dalam huruf a, perlu menetapkan Peraturan Menteri Pendayagunaan Aparatur Negara dan Reformasi Birokrasi tentang Pedoman Evaluasi Pelaksanaan Reformasi Birokrasi;

Lampiran 41 Keputusan Menteri Perhubungan RI Nomor KM 234 Tahun 2021 tentang Roadmap Reformasi Birokrasi Kementerian Perhubungan 2020-2024

Dapat di akses pada link dibawah ini:

s.id/KM234_2021



